Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/840

Der Bundesminister für Verkehr
A 1 — Vp 302 — 296 Vmz/62
E 1 — Arb — 323 Bb 62

Bonn, den 12. Dezember 1962

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Der dritte Deutsche Bundestag hat in seiner 165. Sitzung am 29. Juni 1961 — Protokoll der 165. Sitzung, Seite 9627 D und Drucksache 2844 — beschlossen,

die Bundesregierung zu ersuchen, den Bericht der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn unter Berücksichtigung der neuesten wirtschaftlichen Ergebnisse der Deutschen Bundesbahn dem Deutschen Bundestag in der kommenden Wahlperiode erneut vorzulegen.

In der Anlage überreiche ich nunmehr dem Hohen Hause

a) den Bericht der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn vom 30. Januar 1960 — Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode — (Anlage I),

b) die Stellungnahme der Bundesregierung zu diesem Bericht — Drucksache zu 1602 der 3. Wahlperiode — (Anlage II),

c) die neuesten Wirtschaftsergebnisse der Deutschen Bundesbahn und ein Verzeichnis der Aufstellungen und Tabellen hierzu (Anlage III).

Seebohm

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage I

Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

Drucksache 1602

Der Bundesminister für Verkehr
Der Bundesminister der Finanzen
A 1 — Vp 30 — 2123/60

Bonn, den 10. Februar 1960

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Der Deutsche Bundestag hat durch Beschluß vom 12. Februar 1958 die Bundesregierung gebeten, eine unabhängige, dem Bundesminister der Finanzen und dem Bundesminister für Verkehr verantwortliche Prüfungskommission einzusetzen, die die Betriebsrechnung der Deutschen Bundesbahn in ihren Einnahmen und Ausgaben überprüft und Vorschläge für Maßnahmen macht, die zu einer ausgeglicheneren Ertragslage der Bundesbahn zu führen geeignet sind. Die Kommission hat ihren Bericht den Unterzeichneten durch ihren Herrn Vorsitzenden am 3. Februar 1960 überreicht. Der sachliche Inhalt des Berichts und die daraus gezogenen Schlußfolgerungen sowie die Vorschläge der Kommission sind bisher mit den beteiligten Bundesressorts nicht erörtert worden.

Das Gutachten wirft eine große Anzahl von Fragen auf, die von weittragender Bedeutung für die allgemeine Verkehrspolitik und Verkehrswirtschaft sind, darüber hinaus aber auch Auswirkungen auf die Bundesfinanzen haben, deren Tragweite ohne eingehende Prüfung nicht zu übersehen ist. Das gilt insbesondere für das Verhältnis zwischen dem allgemeinen Bundeshaushalt und dem Sondervermögen Deutsche Bundesbahn. Die Bundesregierung ist bemüht, alle diese Fragen zu prüfen, eine Stellungnahme zu dem Inhalt des Berichts vorzubereiten und eine Entscheidung über die auf Grund des Gutachtens etwa zu ergreifenden Maßnahmen zu treffen. Bei dem Gewicht der aufgeworfenen Fragen und dem Umfang des Berichts wird die Prüfung eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen.

Der Ausschuß für Verkehr, Post- und Fernmeldewesen des Deutschen Bundestages hat wiederholt den Wunsch ausgesprochen, ihm das Gutachten alsbald nach Fertigstellung zugänglich zu machen. Die Bundesregierung möchte sich diesem Wunsch um so weniger verschließen, als sie der Auffassung ist, daß die Mitglieder der Ausschüsse des Bundestages, denen die Behandlung dieses Gutachtens obliegt, eine entsprechende Zeit für die Vorbereitung benötigen. Dabei bittet die Bundesregierung jedoch, das Gutachten erst dann zur Beratung zu stellen, wenn die Stellungnahme der Bundesregierung vorliegt.

Vorbehaltlich dieser Stellungnahme gestatten wir uns, hiermit das Gutachten der Prüfungskommission zu überreichen.

In Vertretung
Hettlage

Seebohm

PRÜFUNGSKOMMISSION
FÜR DIE
DEUTSCHE BUNDESBAHN

Bericht über die Deutsche Bundesbahn (DB) vom 30. Januar 1960

Inhaltsverzeichnis

Auftrag der Kommission und Zusammenfassung des Prüfungsergebnisses nebst Vorschlag für ein neues Bundesbahngesetz

A. Der Auftrag des Deutschen Bundestages vom 12. Februar 1958 und seine Durchführung (September 1958 bis Januar 1960)

Der Deutsche Bundestag faßte am 12. Februar 1958 folgenden einstimmigen Beschluß:

„Die deutsche Öffentlichkeit erwartet von der Erhöhung der Verkehrsentgelte der Deutschen Bundesbahn eine Sanierung des Unternehmens und eine Befreiung des deutschen Steuerzahlers von den seit Jahren gestiegenen Subventionen aus allgemeinen Steuermitteln.

Aus der Erkenntnis, daß die Erhöhung der Tarife allein nicht ausreicht, eine ausgeglichene Betriebsrechnung bei der Deutschen Bundesbahn herzustellen, erwartet der Bundestag von der Bundesregierung, daß sie eine unabhängige, dem Bundesfinanzminister und dem Bundesverkehrsminister verantwortliche Prüfungskommission einsetzt, die die Betriebsrechnung der Deutschen Bundesbahn in ihren Einnahmen und Ausgaben überprüft und deren Aufgaben sich insbesondere auf folgende Fragen erstrecken:

1. Inwieweit kann durch eigene Anstrengungen unnötiger Aufwand vermieden und eine Betriebsführung nach kaufmännischen Gesichtspunkten sichergestellt werden?
2. Welche Verkehre weisen Verluste auf, welche Rationalisierungs- bzw. Modernisierungsmaßnahmen müssen ergriffen werden, um — gegebenenfalls unter Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Auflagen der Bundesbahn — zu einer ausgeglichenen Ertragslage zu kommen, und inwieweit kann dieses Ziel durch Gemeinschaftslösungen mit anderen Verkehrsträgern erreicht werden?
3. Inwieweit bestehen politische Sonderlasten, die zu einer kaufmännischen Betriebsführung in Widerspruch stehen und einen Leistungswettbewerb der Deutschen Bundesbahn auf der Grundlage gleicher Startbedingungen beeinträchtigen?
4. Inwieweit fördern die im Bundesbahngesetz festgelegte Organisation der Bundesbahnverwaltung sowie die Zusammensetzung und Funktion des Verwaltungsrates eine kaufmännische Betriebsführung, und welche Verbesserungen erscheinen geboten?"

Die Herren Bundesminister für Verkehr und der Finanzen setzten am 24. Juli 1958 die geforderte Prüfungkommission in nachstehender Zusammensetzung ein:

Präsident a. D.
Friedrich B r a n d
Vorsitzender der Kommission Oldenburg i. O.

Staatssekretär a. D.
Dr. Paul Binder — Stuttgart

Rechtsanwalt
Dr. jur. Heinrich Giesbert — Düsseldorf

Präsident a. D.
Dr. jur. Karl Ottmann — Frankfurt (Main)

Professor
Dr. techn. Karl Sachs — Baden (Schweiz)

Ministerialdirektor a. D.
Victor von Schmiedeberg — Bonn

Direktor
Dr. Joachim Schöne — Duisburg

Für die Wahrnehmung der Aufgaben des Sekretariats der Prüfungskommission wurde vom Bundesminister für Verkehr Oberregierungsrat Dr. Christian Woelker zur Verfügung gestellt.

Die *Prüfungskommission* (im folgenden *„Kommission"* genannt) hat sofort nach ihrer Konstituierung mit der Sammlung des erforderlichen grundlegenden Materials begonnen. Ihre Mitglieder, die den Prüfungsauftrag zum überwiegenden Teil in nebenberuflicher Arbeit ausführten, bildeten für die einzelnen Untersuchungsgebiete Arbeitsgruppen, die in laufenden Einzelberatungen tätig waren. Die Ergebnisse der Arbeitsgruppen wurden in Vollsitzungen beraten und als Grundlage für die Erstattung des Berichts verwertet. Die *Kommission* schloß ihre Arbeiten im Januar 1960 — das heißt knapp 17 Monate nach Aufnahme ihrer Tätigkeit — ab.

Die in der Entschließung des Deutschen Bundestages ausgesprochene Erwartung, eine Sanierung der DB und damit eine Befreiung des deutschen Steuerzahlers von Subventionen aus allgemeinen Steuermitteln zu erreichen, sowie die vier besonderen Fragen machten es notwendig, nicht nur die außerordentlich verzweigte Geschäftstätigkeit der DB zu analysieren, sondern auch ihre Stellung und Möglichkeiten im Wettbewerb gegenüber den anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen. Damit war die gesamte verkehrspolitische Situation in der Bundesrepublik und ihre künftige Entwicklung einschließlich der sich aus der europäischen Zusammenarbeit, insbesondere dem EWG-Vertrag, ergebenden Verpflichtungen angesprochen.

Diese vielseitige Aufgabenstellung erforderte die Durchführung von zum Teil zeitraubenden Einzeluntersuchungen, für welche die Unterlagen vielfach erst geschaffen und von der DB sowie auch vom Bundesverkehrsministerium nach den von der *Kommission* gegebenen Richtlinien erstellt werden mußten. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen konnten trotz äußerster Bemühungen der DB überwiegend erst im zweiten Halbjahr 1959 zur Verfügung gestellt werden.

Das im Bericht verwendete Zahlenmaterial beruht zum größten Teil auf Angaben der DB.

Der Auftrag des Deutschen Bundestages schloß es aus, ein theoretisch-wissenschaftliches Gutachten abzugeben oder sich bei der Abgabe von Empfehlungen von Gesichtspunkten politischer Zweckmäßigkeit leiten zu lassen. Die *Kommission* hat es vielmehr als ihre Verpflichtung angesehen, nach Art einer neutralen „Royal Commission"

> die tatsächliche Lage der DB, insbesondere ihre Verlustquellen, klar und eindeutig festzustellen, daraus sachlich fundierte Empfehlungen allein aus dem Gesichtspunkt wirtschaftlicher Zweckmäßigkeit zu erarbeiten.

Aus Kreisen des Parlaments und von anderen interessierten Stellen ist an die *Kommission* der Wunsch herangetragen worden, die wichtigsten Ergebnisse ihrer Untersuchungen kurz zusammenzufassen und dem eigentlichen Gutachten voranzustellen. Diesem Wunsch trägt die *Kommission* dadurch Rechnung, daß im folgenden Abschnitt zunächst eine Zusammenfassung des Prüfungsergebnisses gegeben wird. Im Anschluß daran folgt der Vorschlag für ein neues Bundesbahngesetz nebst Begründung.

B. Zusammenfassung des Prüfungsergebnisses der Kommission

I. Vorbemerkung

Die *Kommission* ist bei ihren Vorschlägen davon ausgegangen, daß die DB heute ein mit der Binnenschiffahrt, dem Straßenverkehr und in Zukunft mit den Rohrleitungen konkurrierender Wirtschaftsbetrieb ist, der nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt werden muß. Dabei soll der Preis auch in der Verkehrswirtschaft in vollem Umfange seine marktregelnde Funktion ausüben. Das hat zur Voraussetzung, daß die Geschäfte der DB nach eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten und in voller Verantwortung der Organe der DB geführt werden. Insbesondere muß die DB, wenn sie für das finanzielle Ergebnis ihrer Geschäftsführung verantwortlich gemacht werden soll, grundsätzlich die Möglichkeit haben, über den Preis und den Umfang ihres Verkehrsangebots selbst zu bestimmen. Sämtliche von der *Kommission* gemachten Vorschläge sind darauf abgestellt, der DB die erforderliche Handlungsfreiheit sowie eine klare Abgrenzung der Eigenverantwortlichkeit ihrer Organe zu sichern und ihr die Mittel und Möglichkeiten zu geben, ihr Verkehrsangebot zu verbessern und ihren Betrieb wirtschaftlich zu gestalten. Zu diesem Zweck muß das Bundesbahngesetz geändert werden.

II. Bundesbahngesetz

Der wirtschaftlichen Struktur der DB würde nach Auffassung der *Kommission* eine rechtliche Verselbständigung des Unternehmens besser gerecht werden als ihre derzeitige verfassungsrechtliche Stellung als ein in bundeseigener Verwaltung zu führendes nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes. Die *Kommission* hat jedoch bewußt von so weitgehenden Vorschlägen abgesehen, da diese möglicherweise eine Änderung des Grundgesetzes zur Voraussetzung haben würden und somit die Gefahr bestünde, daß ein so einschneidender Vorschlag auf Änderung des rechtlichen Status der DB zu einer Verschleppung der dringend gebotenen Sanierungsmaßnahmen führen könnte. Die *Kommission* ist jedoch der Meinung, daß Bundesregierung und Bundestag die Frage der rechtlichen Verselbständigung des Unternehmens DB im Auge behalten und zum Gegenstand weiterer Prüfung machen sollten. Die *Kommission* hat die Bestimmungen des Gesetzes, soweit es rechtlich zulässig erscheint, den Vorschriften des Aktienrechts angepaßt.

Der Vorschlag der *Kommission* für ein *neues Bundesbahngesetz* sieht im wesentlichen folgendes vor:

1. Die achtzehn — bisher zwanzig — Mitglieder des Verwaltungsrats sollen die echten Funktionen des Aufsichtsrats einer Aktiengesellschaft erhalten. Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden von der Bundesregierung bestellt, also nicht von irgendwelchen Wirtschaftsgruppen usw. vorgeschlagen. Sie sollen ihr Amt nach bestem Gewissen zum Nutzen der DB versehen und sind für ihre Amtsführung verantwortlich. Die Teilnahme von Vertretern der Bundesregierung an den Sitzungen des Verwaltungsrats ist auf im Gesetz genau bezeichnete Fälle begrenzt.

2. Um den Rat kenntnisreicher Vertreter der verschiedenen Wirtschaftsgruppen usw. nicht entbehren zu müssen, ist ein besonderer Verkehrsbeirat vorgesehen.

3. Die *Leitung des Unternehmens* muß so zusammengesetzt und rechtlich so gestellt werden, daß sie die Umstellung der DB auf einen kaufmännischen Betrieb und die Anpassung des Aufwands an den Ertrag auf allen Gebieten durchsetzen kann. Die Verwirklichung der Forderung der DB nach kaufmännischer Handlungsfreiheit bedingt auf der anderen Seite aber auch, daß die für die Geschäftsführung des Unternehmens verantwortlichen Organe und ihre Mitglieder für ihr Handeln voll einzustehen haben.

Die *Kommission* hat die Bestellung eines Generaldirektors nicht vorgesehen. Sie hält es jedoch für erforderlich, daß gegen die Stimme des Vorsitzers des Vorstands keine Beschlüsse gefaßt werden können, die finanzielle Verpflichtungen der DB betreffen, um auch dadurch die Verwirklichung der notwendigen Einsparungsmaßnahmen zu erleichtern.

Die Vorstandsmitglieder, die Abteilungsleiter der Hauptverwaltung der DB und die Präsidenten der Bundesbahndirektionen und der zentralen Ämter sollen als Leiter eines wirtschaftlichen Unternehmens keine Beamten mehr sein, sondern stehen — wie das Direktorium der Deutschen Bundesbank — in einem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis.

Die Vorstandsmitglieder sollen vom Verwaltungsrat auf fünf Jahre gewählt und auf Vorschlag der Bundesregierung vom Bundespräsidenten bestellt werden.

Ihre Rechtsverhältnisse gegenüber der DB werden durch Verträge mit dem Verwaltungsrat geregelt, die der Zustimmung der Bundesregierung bedürfen.

Die Abteilungsleiter der Hauptverwaltung der DB, die Präsidenten der Bundesbahndirektionen und der zentralen Ämter werden nach Zustimmung durch den Verwaltungsrat vom Vorstand bestellt, der auch die ihre Rechtsverhältnisse regelnden, auf Zeit zu stellenden Verträge abschließt. Die Bundesregierung ist auch hier eingeschaltet, da die Verträge ihrer Zustimmung bedürfen.

Der Vorstand ernennt die Bundesbahnbeamten, um der DB auch auf dem Personalsektor eine selbständigere Stellung einzuräumen.

4. Die DB ist *nach kaufmännischen Grundsätzen* so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen erforderlichen Aufwendungen einschließlich ausreichender Rückstellungen selbst aufbringen kann und daß darüber hinaus das dem Unternehmen gewidmete Kapital angemessen verzinst wird. Die DB ist verpflichtet, ihren Betrieb nach dem jeweiligen Stand der Technik sicher zu führen und im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung den Anforderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen. Die *Beförderungspflicht* wird — mit Ausnahme des Güternahverkehrs bis zu 100 km — beibehalten.

Der Bundesminister für Verkehr kann aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit die Durchführung oder Unterlassung von betrieblichen und tariflichen Maßnahmen auferlegen. Soweit die DB infolge solcher *Auflagen* im Einzelfall Leistungen zu erbringen hat oder Maßnahmen unterlassen muß, die sie mit Rücksicht auf ihre Pflicht zu kaufmännischer Geschäftsführung ohne einen entsprechenden Ausgleich nicht erbringen bzw. nicht hinnehmen kann, ist sie zu Lasten des Bundeshaushalts zu *entschädigen*. Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet die Bundesregierung auf Grund des Gutachtens einer von ihr zu bestellenden Gutachterkommission.

5. Die DB setzt ihre *Tarife* im Rahmen der vom Bundesminister für Verkehr aufgestellten allgemeinen Grundsätze selbst fest. Diese allgemeinen Richtlinien haben sich im Rahmen der im Gesetz begrenzten Aufsichtsbefugnisse des Bundesministers für Verkehr zu halten und dürfen insbesondere nicht regelnd in den Wettbewerb der Verkehrsträger eingreifen. Eingriffe in das Preissetzungsrecht der DB erfolgen über § 5 (Auflagen). Die Tarife sind vor Veröffentlichung dem Bundesminister für Ver-

kehr mitzuteilen; er kann binnen drei Wochen Einspruch erheben, wenn die Tarife den Grundsätzen oder sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen widersprechen. Die DB soll — wie alle vergleichbaren europäischen Eisenbahnverwaltungen — ermächtigt werden, wenn und soweit es die Wettbewerbslage erfordert, Preisermäßigungen und sonstige Vergünstigungen zu gewähren, die aber die Sätze nicht überschreiten dürfen, bei denen die DB bei Auflagen des Bundes Ausgleichszahlungen beanspruchen kann. Die *Preisermäßigungen und sonstigen Vergünstigungen* sind dem Bundesminister für Verkehr anzuzeigen. Er kann sie aufheben, wenn eine von ihm anzuhörende Sachverständigenkommission feststellt, daß die Wettbewerbslage sie nicht erfordert oder daß sie die Grundsätze eines lauteren Wettbewerbs verletzen oder die Ertragslage der DB gefährden.

6. Das *Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr* erstreckt sich auf die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, insbesondere auf die Beachtung der Betriebs- und Beförderungspflicht und der Grundsätze der Tarifbildung durch die DB. Seiner Genehmigung unterliegen der Stellenplan und der Jahresabschluß im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen, die Stillegung einer Bundesbahnstrecke oder eines wichtigen Bahnhofs, allgemeine grundlegende technische Änderungen, die Ausdehnung des Geschäftsbetriebs auf Tätigkeitsgebiete, die nicht unmittelbar dem Verkehr dienen, die Gründung und der Erwerb anderer Unternehmungen oder Beteiligungen und deren Veräußerung und die Verfügung über Teile des Vermögens der DB, soweit diese im Einzelfall den Betrag von einer Million DM übersteigen. Der Bundesminister für Verkehr kann über die Auskunftspflicht durch die Organe der DB hinaus im Benehmen mit dem Vorstand alle Dienststellen besichtigen lassen.

Er kann ferner Beschlüsse und Anordnungen der Organe und Dienststellen der DB aufheben, wenn sie gegen Gesetze verstoßen. Er darf jedoch nicht durch Einzelverfügungen in den Geschäftsbereich der DB eingreifen.

7. Die Rechnung der DB soll nach aktienrechtlichen Grundsätzen geführt, und es soll dabei zur kaufmännischen Abschreibungsrechnung übergegangen werden. Auch ist eine Rückstellung für die Pensionsverpflichtungen gegenüber den aktiven Beamten zu bilden. Binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten des neuen Bundesbahngesetzes ist eine Inventur des Bundesbahnvermögens durchzuführen.

Die Funktionen des derzeitigen Hauptprüfungsamts gehen hinsichtlich der Prüfung der Wirtschafts- und Rechnungsführung der DB auf den Bundesrechnungshof über. Der Prüfung durch den Bundesrechnungshof geht — dem Aktienrecht entsprechend — eine Prüfung des Jahresabschlusses, der Buchführung und des Geschäftsberichts durch einen oder mehrere im Einvernehmen mit dem Bundesrechnungshof zu bestellende Wirtschaftsprüfer voraus, die auch die Grundlage für die Genehmigung des Jahresabschlusses durch den Verwaltungsrat bildet.

In diesem Zusammenhang sei noch auf die in Abschnitt XI vorgeschlagene Einrichtung einer Gruppe für innere Revision hingewiesen, die es in jedem großen Wirtschaftsunternehmen gibt und die als rein innerbetriebliche Einrichtung dem Vorstand als Kontrollorgan zur Verfügung steht.

8. Bei Auflösung, Zusammenlegung oder Umbildung von Dienststellen können Beamte auch in ein Amt derselben Laufbahn mit geringerem Grundgehalt, jedoch mit Ausgleichszulage, versetzt werden. Außerdem können aus Gründen der Wirtschaftlichkeit oder Betriebssicherheit Beamte unter Belassung ihrer Amtsbezeichnung und ihrer Bezüge vorübergehend auch auf einem Dienstposten mit geringerer Bewertung verwendet werden. Außerdem können innerhalb einer Frist von fünf Jahren Bundesbahnbeamte in den einstweiligen Ruhestand versetzt werden, um die von der *Kommission* empfohlenen Einsparungsmaßnahmen auch in personalwirtschaftlicher Hinsicht durchführen zu können.

III. Finanzausgleich zwischen Bund und DB

Der Bund hat in früheren Jahren durch globale Verlustübernahmen, Liquiditätsbeihilfen und Steuernachlässe der DB finanzielle Hilfe geleistet und sie vor einem finanziellen Zusammenbruch bewahrt. Die *Kommission* ist der Auffassung, daß der Bund in Zukunft nur noch aus klar abgegrenzten Rechtsgründen einem konsolidierten Unternehmen finanzielle Hilfe zu leisten hat. Diese setzt sich nach den Vorschlägen der *Kommission* wie folgt zusammen:

1. *Kapitalerhöhung* um 2 Mrd. DM mit jährlichen Einzahlungen von 200 Millionen DM für Investitionen, um das Eigenkapital der DB in einem angemessenen Verhältnis zu der — notwendigerweise noch zunehmenden — Fremdverschuldung zu halten. Hierdurch findet auch die Frage der Kriegsschäden ihre Erledigung.

2. *Gewährung eines Bundeszuschusses zu den künftigen Pensionen der aktiven Beamten* im gleichen Ausmaß, wie die Sozialversicherungen durch den Bund begünstigt werden. Diese Maßnahme dient auch der Herstellung gleicher Startbedingungen (Anfangsbetrag jährlich rd. 8 Millionen DM, in späteren Jahren ansteigend auf maximal rd. 150 Millionen DM).

3. *Übernahme desjenigen Teils der Altpensionen* (heutige Pensionszahlungen), die im Falle des Vorhandenseins einer Pensionsrückstellung und deren Verzinsung *durch allmähliche Auflösung dieser Pensionsrückstellung gedeckt werden könnte.* Das erfordert zunächst einen Betrag von jährlich 435 Millionen DM. Diese Verpflichtung läuft im Jahre 2014 vollständig aus. Die *Kommission* ist in ihrer Mehrheit der Auffassung, daß die DB in der Lage ist, den auf die Verzinsung der fiktiven Rückstellung entfallenden Anteil der laufenden Pensio-

nen (jährlich 365 Millionen DM, bis zum Jahre 2014 auf Null abfallend) nach Durchführung der von ihr empfohlenen Sanierungsvorschläge aus eigener Kraft aufzubringen.

Begründet wird diese Beteiligung des Bundes an den bisherigen Pensionslasten wie folgt:

In der Betriebsrechnung der DB ist für diese Altpensionen kein Raum, da die Betriebsrechnung bereits mit den Pensionsrückstellungen der im Dienst befindlichen Beamten belastet ist. Die Pensionen für die heutigen Pensionäre hätten in der Tat während ihrer Dienstzeit verdient und zurückgestellt werden müssen. Eine derartige Pensionsrückstellung ist bei der Schaffung der DB nicht gebildet worden, weil das hierfür erforderliche Kapital fehlte. Es kann aber auch nicht auf die Bildung laufender Pensionsrückstellungen für die bestehenden Anwartschaften verzichtet werden, weil nur dann eine maßvolle Einstellung von Beamten erfolgt, wenn die zusätzliche Belastung aus ihrer späteren Versorgung noch während ihrer Dienstzeit in Gestalt von Pensionsrückstellungen in der Betriebsrechnung der DB offen in Erscheinung tritt und verdient werden muß. Dazu kommt, daß der Aufbau einer Pensionsrückstellung für die bestehenden Anwartschaften als Mittel der Eigenfinanzierung der DB unerläßlich ist. Würde ihr diese Möglichkeit in Zukunft nicht offenstehen, müßte sie angesichts des beschränkten Zutritts zum Kapitalmarkt mit den alsdann nicht gedeckten Finanzierungserfordernissen auf den Bund zukommen. Denn der auf Wunsch der Kommission von der DB erstellte und von der Kommission befürwortete 10-Jahres-Investitionsplan läßt sich nicht einschränken, wenn man ernsthaft eine technische Modernisierung und damit eine nachhaltige Gesundung der DB erreichen will.

Die Forderung auf Übernahme eines Teils der Altpensionen ist aber noch durch folgende Gesichtspunkte zusätzlich begründet: Auch für die Altpensionen gilt der Grundsatz, daß der Bund zwecks Herstellung gleicher Startbedingungen in dem Ausmaß einen Zuschuß gewähren muß, wie er die Sozialversicherungen der gewerblichen Wirtschaft subventioniert. Dazu kommt, daß die Deutsche Reichsbahn während des Kriegs zur Bewältigung des außerordentlichen Transportvolumens und zur Überwachung der Eisenbahn in den besetzten Gebieten zusätzliche Beamte eingestellt hat, die heute die DB nach deren Angaben mit 164 Millionen DM Mehrpensionen belasten. Weiterhin ist darauf aufmerksam zu machen, daß nach der derzeit bestehenden bundesgesetzlichen Regelung 85 v. H. der Pensionäre, das sind die Beamten, die aus dem Arbeiterverhältnis hervorgegangen sind, neben ihren *vollen* Pensionen nicht steuerpflichtige Invalidenrenten beziehen. Da jedoch bei der Festsetzung der Pensionsbezüge dieser Gruppe ihre Vordienstzeiten, die sie als Arbeiter oder Angestellte bei der DB verbracht haben, auf ihr pensionsberechtigtes Dienstalter angerechnet werden, so ergibt sich daraus eine große Mehrbelastung der DB. Es sind zwar Bestrebungen der Bundesregierung im Gange, das Problem der Doppelversorgung neu zu ordnen. Wie immer aber auch die von der Kommission dringend empfohlene Aufhebung der Doppelversorgung oder eine ersatzweise Lösung aussehen mag, die Pensionsbelastung der DB aus der Vergangenheit wird dadurch vermutlich nicht oder jedenfalls nicht in einer ins Gewicht fallenden Weise verringert.

4. *Erstattung der Einnahmeausfälle im Personenverkehr mit der Sowjetzone* in Höhe von 27,0 Millionen DM.

5. *Erlaß der Mineralölsteuer* im Schienenverkehr im Hinblick darauf, daß diese Steuer als Abgeltung der Wegekosten durch den Kraftwagen anzusehen ist (zur Zeit 6,4 Millionen DM).

Läßt man zunächst einmal die jährliche Kapitalaufstockung von 200 Millionen DM (Ziffer 1) außer Betracht, weil es sich dabei nicht um einen verlorenen Zuschuß oder einen Verzicht auf Einnahmen des Bundes handelt, dann ergeben die Vorschläge der Ziffern 2 bis 5 für den Bund im ersten Jahr eine Belastung von 476,4 Millionen DM gegenüber einer Belastung des Bundesetats für das Jahr 1959 in Höhe von 539 Millionen DM. Der letztgenannte Betrag setzt sich nach dem Wirtschaftsplan der DB aus

145 Millionen DM aus dem Verkehrsfinanzgesetz,
134 Millionen DM Liquiditätshilfe und
260 Millionen DM Darlehen nach § 4 Abs. 2 Bundesbahngesetz

zusammen. Von den 476,4 Millionen DM, der Belastung nach den Vorschlägen der *Kommission*, wird der Betrag von 435 Millionen DM bis zum Jahre 2014 auf Null abfallen, während der Betrag von 8 Millionen DM im Laufe einer längeren Zeitspanne bis maximal 150 Millionen DM ansteigen wird.

Die *Versorgungsbezüge der verdrängten Beamten, der Westberliner Eisenbahner und der Kriegsopfer* hat der Bund durch Kabinettsbeschluß vom 30. Januar 1957 in Höhe von zur Zeit 270 Millionen DM bereits übernommen.

Auf Grund der Untersuchung der sogenannten *betriebsfremden (politischen) Lasten* der DB ist die Kommission zu folgenden Empfehlungen gelangt:

	in Millionen DM
a) Aufhebung der landwirtschaftlichen Subventionstarife (Mindestbetrag) .	22,0
b) Aufhebung eines Teils der sogenannten Sozialtarife (Belastung 79 Millionen DM) Verbesserung	67,0
c) Übernahme der halben Kosten der Bewachung und Vorhaltung schienengleicher Wegübergänge durch die Straßenbaulastträger. (Dieser Betrag würde nur zu einem Teil dem Bund zufallen)	85,0
	174,0

Die *Kommission* ist *nicht* der Auffassung, daß diese Lasten kurzerhand *auf den allgemeinen Bundeshaushalt* übernommen werden sollten, sondern daß hier andere Regelungen getroffen werden müssen.

Zu a)

Die Nachprüfung der sogenannten Subventionstarife im Güterverkehr hat ergeben, daß diese bis auf wenige — oben erwähnte — landwirtschaftliche Tarife den Charakter von Wettbewerbstarifen haben und der DB keine Verluste bringen, die durch den Bund abgedeckt werden müßten. Die landwirtschaftlichen Subventionstarife müßten den Kosten der DB angepaßt werden, andernfalls wären sie als besondere Förderung der Landwirtschaft auf den „Grünen Plan" zu übernehmen.

Zu b)

Bei den aufzuhebenden Sozialtarifen handelt es sich vornehmlich um Fürsorgeleistungen, die von anderen Rechtsträgern aufzubringen sind.

Zu c)

Eine weitere Fremdbelastung liegt in den Aufwendungen für die Beseitigung schienengleicher Übergänge. Die *Kommission* spricht sich dafür aus, daß in der Neuregelung des Eisenbahn-Kreuzungsgesetzes für Um- und Neubauten das Veranlassungsprinzip (mit Vorteilsausgleich) durchgeführt wird und daß aus Gründen der Gerechtigkeit die halben Kosten der Bewachung und Vorhaltung schienengleicher Wegübergänge durch die Straßenbaulastträger getragen werden. Das entspricht auch den Empfehlungen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister.

Dagegen konnte die *Kommission* eine Reihe von der DB früher als gemeinwirtschaftlich bezeichneten Aufwendungen und Verlusten nicht als ausgleichspflichtig anerkennen, wie z. B. die Kosten der Transportreserve, die unter 1 v. H. der Gesamtaufwendungen liegen und damit allgemein weit geringer sind als die Unterhaltungskosten industrieller Kapazitätsreserven zur Deckung von Saisonspitzen.

Es hat sich auch herausgestellt, daß die *Nebenbahnen* keineswegs so unwirtschaftlich sind wie bisher im allgemeinen angenommen wurde. Zwar bringen die Nebenbahnen für sich allein betrachtet der DB einen Verlust von zur Zeit jährlich rd. 142,5 Millionen DM. Dabei ist jedoch der Zubringerwert der Nebenbahnen für die Hauptbahnen, der sich als Differenz zwischen den auf den Hauptbahnen anteilig anfallenden Frachten und den durch diese Beförderungsleistungen dort entstehenden zusätzlichen Aufwendungen ergibt, nicht berücksichtigt. Stellt man diesen Zubringerwert mit in Rechnung, dann stellt sich heraus, daß nur relativ wenige Nebenbahnen unrentabel sind; die Nebenbahnen sind für die DB genau so wichtig wie die Bäche für ein Flußsystem. Dagegen muß bei der Mehrzahl der Nebenbahnen, wenn die Verkehrsbedienung wirtschaftlicher erfolgen soll, der Personenverkehr motorisiert und der Wagenladungsverkehr in einer betriebstechnisch stark vereinfachten Weise bedient werden. Nebenbahnen ohne echten Zubringerwert sollten stillgelegt werden.

6. Die *Kommission* hat sich ferner eingehend mit der *Startgleichheit* der verschiedenen *Verkehrsträger* hinsichtlich ihrer *steuerlichen Belastung* und der *Deckung ihrer Wegekosten* aus eigenen Einnahmen (DB), Schiffahrtsabgaben, Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer, befaßt. Ihre Feststellungen haben ergeben, daß die Binnenschiffahrt und vor allem die Schwerlastkraftwagen hinsichtlich der Wegekostentragung weit stärker subventioniert werden als die DB. Die *Kommission* empfiehlt, die Ungleichheit der Startbedingungen hinsichtlich der Wegekosten (unter Berücksichtigung der Ungleichheit der steuerlichen Belastungen) so rasch und so umfassend wie möglich zu beheben.

IV. Beseitigung der Verlustquellen der DB

Die hauptsächlichsten Verlustquellen der DB liegen bei:

	Verlust 1958 ohne Zinsen, aber unter Anlastung anteiliger Gemeinkosten Millionen DM
Personenverkehr	847,3
Stückgutverkehr	374,6
Gepäck- und Expreßgutverkehr	119,4
insgesamt:	1 341,3

Zur Verringerung dieser Verluste schlägt die *Kommission* folgende Maßnahmen vor:

Der sehr hohe Verlust des *Personenzugverkehrs* beruht auf zwei Ursachen. Der Bezirkspersonenverkehr ist durch den privaten Personenkraftwagen und die mit der DB konkurrierenden Autobuslinien derart ausgehöhlt, daß die volle Wiederherstellung seiner Wirtschaftlichkeit überhaupt nicht mehr möglich ist. Ferner hat sich der Berufs- und Schülerverkehr derart zusammengeballt, daß er mit einem Defizit von über 600 Millionen DM zu einer besonders hohen Verlustquelle der DB geworden ist. Er spielt sich nur in den „Flutstunden" ab und erfordert große Vorhaltungskosten an Personal, rollendem Material und Abstellgleisen. Dazu kommt, daß die viel zu niedrigen Tarife oft zu einer Abwanderung von den höher tarifierten Verkehrsmitteln und damit zu einer Überbeanspruchung der DB geführt haben.

	Selbstkosten je Personen-km in Pf	Einnahmen je Personen-km in Pf	Einnahmen je Personen-km in v. H. der Selbstkosten
Gesamter Personenzugverkehr	9,0	3,66	41
Berufsverkehr . . .		2,99	33
Schülerverkehr . . .		1,26	14
Geschwisterermäßigungskarte im Schülerverkehr		0,69	7,6

Der *Berufs- und Schülerverkehr* deckt also bei weitem nicht einmal seine leistungsproportionalen Kosten. Ausgehend von der Tatsache, daß sich heute eine weitgehende soziale Umschichtung vollzogen hat und sich die Einkommensverhältnisse der meisten Bevölkerungsschichten erheblich verbessert haben, hält es die *Kommission* nicht für vertretbar, die Vergünstigung für Dauerbenutzer der Eisenbahn auf bestimmte soziale Gruppen zu beschränken. Sie ist daher der Meinung, daß eine Tarifermäßigung jedem zusteht, der die Eisenbahn häufig und regelmäßig in Anspruch nimmt. Sie empfiehlt daher, ein um 33¹/₃ v. H. ermäßigtes Abonnement für Dauerbenutzer der DB zu schaffen.

Die *Kommission* ist mit der DB ferner der Meinung, daß der Bezirkspersonenverkehr nicht gesunden kann, ohne daß auf rd. 8000 km Bahnstrecke der Personenverkehr verkraftet wird und zahlreiche Bahnhöfe in Haltestellen und Agenturen umgewandelt werden. Die *Kommission* ist allerdings der Auffassung, daß dies in einem kürzeren Zeitabschnitt erfolgen muß und auch durchgeführt werden kann, als die DB es zunächst im Zuge des Meinungsaustauschs mit der *Kommission* vorgeschlagen hatte. Die Verkraftung des Personenverkehrs gestattet es, Betrieb und Unterhaltung der Strecken für den Güterverkehr in einer vereinfachten und daher verbilligten Form vorzunehmen.

Zwecks besserer Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße auf dem Gebiet des Personenverkehrs schlägt die *Kommission* in ihrer Mehrheit vor, den Schienenparallelverkehr, den sogenannten Eckverkehr und den Schienenersatzverkehr der DB vorzubehalten, diesbezügliche private Konzessionen nach Ablauf auf die DB zu übertragen und Verkehre anderer öffentlicher Verkehrsunternehmen dieser Art ebenfalls auf die DB zu überstellen. Dafür müßte die DB ihrerseits auf die Flächenbedienung verzichten. Es ist jedoch eine einheitliche Fahrplangestaltung anzustreben. Etwaige Entschädigungen für die vorzeitige Ablösung von Konzessionen hätte die DB zu tragen. Es bleibt ihr außerdem unbenommen, die bisherigen Konzessionsinhaber als Erfüllungsgehilfen weiterzubeschäftigen.

Beim *Stückgutverkehr* hat die *Kommission* festgestellt, daß die DB fast nur noch solches Stückgut befördert, das für den Lastkraftwagen unwirtschaftlich ist. Dieser hat sich weitgehend der Knotenpunktverkehre bemächtigt, während der DB weithin die unlukrative Flächenverteilung und insbesondere der Transport sperriger oder voluminöser Güter überlassen bleibt. Die Verbesserung der Rentabilität des Stückgutverkehrs setzt folgende Maßnahmen voraus:

1. Einführung eines neuen Stückguttarifs, der — wie in Großbritannien und den Niederlanden — als Gewichtsvolumentarif begründet werden muß, so daß für voluminöse Güter wesentlich höhere Frachten bezahlt werden müssen und können. Außerdem muß der Tarif in den nahen und mittleren Entfernungen stark angehoben werden, während er auf längere Entfernungen, mit Ausnahme des Gewichtsvolumens, nicht oder nur wenig angehoben zu werden braucht. Die Neugestaltung des Tarifs setzt eine genaue Analyse des Frachtaufkommens im Stückgutverkehr voraus, die heute noch nicht vorliegt.

2. Einschränkung des Verkehrsangebots im Stückgutverkehr durch Aufhebung der kleinen Abfertigungen und Beschränkung der Bedienung der Bahnhöfe mit größeren Stückgutaufkommen. Änderung des § 74 der Eisenbahnverkehrsordnung (Lieferfristen), so daß die DB bei schwachem Verkehrsaufkommen derartige Bahnhöfe nicht täglich, aber doch regelmäßig bedienen kann. Für die nicht mehr bedienten kleinen Abfertigungen sollen Abkommen über einen regelmäßigen Zubringerdienst (zu Lasten der Versender oder Empfänger) mit bahnamtlichen Rollfuhrunternehmen oder auch anderen den Flächenverkehr bedienenden Fuhrunternehmen getroffen werden.

3. Weitere Einzelmaßnahmen: Aufhebung der Beförderungsart „Eilstückgut", Erhöhung des Sammelguttarifs für die 3,5-t- und 5-t-Klasse, Einführung eines Pauschaltarifs für bahntreue Verlader etwa nach schweizerischem und niederländischem Vorbild.

4. Die Anhebung des Stückguttarifs auf nahe und mittlere Entfernungen sowie die Aufhebung des Eilstückguttarifs machen es notwendig, auch den *Expreßguttarif* kräftig anzuheben.

5. Sobald einmal der Umfang des künftigen Stückgutverkehrs, insbesondere auch hinsichtlich der der DB verbleibenden Verkehrsbeziehungen, feststeht, ist ein genaues Rationalisierungsprogramm für die Verlade- und Umladeeinrichtungen auszuarbeiten.

6. Das gesamte Stückgutgeschäft einschließlich des Sammelladungsverkehrs sollte auf eine bundesbahneigene Tochtergesellschaft, die an die Dienstvorschriften und das allgemeine Entlohnungssystem der DB nicht gebunden ist (Neuregelung des Gedinges), übertragen werden. Darüber hinaus empfiehlt die *Kommission* dringend, die von ihr bereits eingeleiteten Gespräche über einen Zusammenschluß zwischen den im Stückgut- und Sammelladungsverkehr tätigen Verkehrsträgern unter Einschluß der Spediteure fortzusetzen mit dem Ziel, eine Stückgutorganisation zu schaffen, die unter rationellster Ausnutzung aller Beförderungsmöglichkeiten einen Haus-zu-Haus-Verkehr gestattet. Die Vorschläge, die der *Kommission* bisher in dieser Hinsicht unterbreitet worden sind, waren noch so wenig konkret, daß sie sich während ihrer Prüfungstätigkeit nicht in der Lage sah, einen klar umrissenen Vorschlag zu entwickeln.

Von der Durchführung der von ihr vorgeschlagenen Maßnahmen erwartet die *Kommission* eine Verbesserung der Rentabilität

beim Personenzugverkehr (einschließlich der Aufhebung der sogenannten Sozialtarife und unter Berücksichtigung der Abwanderungsverluste)	um 478 Millionen DM
beim Stückgutverkehr . .	um 200 Millionen DM
beim Expreßgut- und Gepäckverkehr	um 100 Millionen DM
insgesamt	778 Millionen DM

Diese Verbesserung beginnt schon im ersten Jahr und wird binnen vier Jahren im vollen Umfang zu verwirklichen sein. Sie macht rd. 57 v. H. der in diesem Verkehr bisher anfallenden Verluste aus. Nicht berücksichtigt sind dabei die Wirtschaftlichkeitsverbesserungen, die sich aus technischen und organisatorischen Verbesserungen ergeben. Ihnen werden aber voraussichtlich Lohn- und Gehaltserhöhungen und im Zusammenhang damit auch zusätzliche Versorgungslasten gegenüberstehen.

V. Personaleinsparungen

In der Höhe des Personalaufwands liegt eine entscheidende Ursache der Unwirtschaftlichkeit der DB. Die DB wird zu personalintensiv geführt. Das ist in erster Linie eine Folge ihres überalterten technischen Zustands und in zweiter Linie auch eine Folge ihres organisatorischen Aufbaus, wenn auch der zweite Gesichtspunkt gegenüber dem ersten an Bedeutung zurücksteht.

Die im Zuge der technischen Rationalisierung und bei strafferer Organisation möglichen Personaleinsparungen werden von der *Kommission* — aufbauend auf Schätzungen der DB — auf rd. 84 000 bis 104 000 Köpfe in einem Zeitraum von etwa zehn Jahren beziffert. Sie können nach Feststellungen der *Kommission* im Zuge des natürlichen Personalabgangs der DB verwirklicht werden, ohne daß eine Überalterung des Personals zu erwarten ist. Die finanzielle Auswirkung dieser Personaleinsparungen ist bei dem Erfolg der Rationalisierungsmaßnahmen zum großen Teil mit erfaßt.

Die *Kommission* hat sich auch eingehend mit der Frage befaßt, ob der Beamtenstatus der Eisenbahnbediensteten aufrechterhalten werden kann. Abgesehen davon, daß bei der heutigen Rechtsform der DB als bundeseigene Verwaltung ein gewisser Beamtenkörper vorhanden sein muß, ist die *Kommission* dabei zu der Auffassung gelangt, daß viele Gesichtspunkte, insbesondere die Bindung an das Unternehmen, für die Aufrechterhaltung des Beamtenstatus sprechen. Sie ist jedoch der Meinung, daß die Zahl der Beamtenstellen schrittweise wesentlich verringert werden muß.

Weiterhin muß sie darauf aufmerksam machen, daß — wie an anderer Stelle bereits ausgeführt worden ist — die Übernahme von Arbeitern und Angestellten in das Beamtenverhältnis infolge der daraus herrührenden Doppelversorgung der Bediensteten zu einer untragbaren Mehrbelastung der DB führt. Die Bestimmungen über die Doppelversorgung bedürfen baldigst einer sinnvollen Abänderung.

Auch vertritt die *Kommission* die Auffassung, daß die Beschäftigung bundesbahneigener Arbeiter zugunsten einer stärkeren Beschäftigung von Unternehmerarbeitern eingeschränkt werden muß. Die Bundesbahnarbeiter sind bei Berücksichtigung aller Nebenkosten, insbesondere auch des höheren Versorgungsaufwands der später in das Beamtenverhältnis übernommenen Arbeiter (Doppelversorgung), für die DB erheblich teurer als Unternehmerarbeiter. Der Mehraufwand der Doppelversorgung muß dem Lohn des Arbeiters zugerechnet werden, weil er schon während seiner Tätigkeit als Arbeiter erwirtschaftet werden muß. Dazu kommt, daß die Beschäftigung von Unternehmerarbeitern noch verbilligt werden kann, wenn den Unternehmern kontinuierliche Arbeiten auf längere Sicht übertragen werden. Abgesehen von den finanziellen Vorteilen einer stärkeren Beschäftigung von Unternehmerarbeitern bildet eine Verringerung des bundesbahneigenen Peronals auch bessere Möglichkeiten für eine elastischere Betriebsführung.

Die bei der DB in Anwendung befindlichen Gedinge (Akkord-Vereinbarungen) sind durchweg unbefriedigend. Zum Teil werden auch Arbeiten, die sich nicht für das Gedinge eignen, in dieses Entlohnungssystem mit einbezogen. Zum Teil entspricht dieses System nicht den Grundsätzen der gewerblichen Wirtschaft. Die Mitbestimmung der Personalräte unter anderem bei der Aufstellung der Dienstpläne (rd. 80 000 verschiedene Dienstpläne!) und bei der Versetzung und Höhergruppierung von Angestellten und Arbeitern wirkt sich in einer Weise betriebshemmend aus, daß eine Lockerung dieser Bestimmungen des Personalvertretungsgesetzes, die auf eine öffentliche Verwaltung zugeschnitten sind, nicht aber für ein in stärkstem Konkurrenzkampf stehendes Unternehmen passen, unumgänglich erscheint.

VI. Sozialpolitik

Die DB muß — wie auch ihre Wettbewerber — den Sozialaufwand grundsätzlich aus ihren Erträgen erwirtschaften. Die betrieblichen Sozialeinrichtungen der DB und die anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen der Bediensteten müssen ihre Aufwendungen einschließlich des Personal- und Sachaufwands selbst tragen. Für diese Einrichtungen sind, soweit sie Aufgaben erfüllen, zu denen die DB rechtlich verpflichtet ist, die erforderlichen Beträge in den Wirtschaftsplan einzustellen. Die DB kann diese Einrichtungen angemessen unterstützen, wenn es ihre Verpflichtungen zur Eigenwirtschaftlichkeit gestatten.

Die heute bestehenden gesetzlichen Sozialeinrichtungen sind zunächst wie bisher weiterzuführen. Es wird jedoch empfohlen, daß die Bundesregierung diese Einrichtungen dahin überprüft, ob mit Rücksicht auf die hohen Verwaltungskosten und das Feh-

len von Vorteilen für die Versicherten ein Interesse an der Aufrechterhaltung als Sonderanstalten anerkannt werden kann.

Die *Kommission* hält es nicht für vertretbar, daß ein erheblicher Teil des Personal- und Sachaufwands für Sozialeinrichtungen als Betriebsaufwand der DB verrechnet wird, da dies eine Verschleierung des tatsächlichen Aufwands für soziale Zwecke bedeutet. Es ist zu fordern, daß sämtliche für soziale Zwecke erbrachten Leistungen, das heißt auch Personal-, Sach- und Transportleistungen, tatsächlich unter ihrem Bestimmungszweck ausgewiesen werden.

Da die *Kommission* nur einen Teil des Sozialaufwands der DB prüfen konnte, empfiehlt sie der Bundesregierung, das gesamte Sozialwesen der DB durch außerhalb des Betriebs stehende, mit den wirtschaftlichen Zusammenhängen vertraute Prüfer untersuchen zu lassen.

VII. Beteiligungspolitik

Die Beteiligungspolitik der DB bedarf einer grundlegenden Überprüfung und Bereinigung. Das Ausmaß der Beteiligungen und Unterbeteiligungen überschreitet das für die Erreichung des Betriebszwecks der DB erforderliche Maß erheblich. Die Beteiligungen werden auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken sein.

Zur Gründung, zum unmittelbaren und mittelbaren Erwerb anderer Unternehmen oder Beteiligungen sowie zu deren Veräußerung sollte grundsätzlich die Genehmigung des Bundesministers für Verkehr erforderlich sein.

Die Beteiligungen sind wesentlich mehr als bisher für die Interessen des Unternehmens nutzbar zu machen. Dafür ist eine Bearbeitung aller Beteiligungen an *einer* Stelle der Hauptverwaltung der DB erforderlich, die zweckmäßig in die Finanzabteilung eingegliedert wird. Zur Zeit findet eine Einflußnahme der DB auf die Geschäftspolitik der Beteiligungsgesellschaften nur in sehr unzureichendem Maße statt.

Die Aufsichtsräte sind klein zu halten. Um Interessenkollisionen zu vermeiden, sollten grundsätzlich Mitglieder des Vorstandes nicht gleichzeitig Aufsichtsratsmitglieder bzw. Vorsitzende von Aufsichtsräten von Tochtergesellschaften sein.

Die *Kommission* empfiehlt der Bundesregierung, die sehr komplexen Beteiligungsverhältnisse der DB durch einen besonderen Beauftragten zu prüfen. Dieser hätte Vorschläge für eine Neuordnung des Beteiligungswesens aufzustellen.

VIII. Grundstückspolitik

Das Grundeigentum der DB umfaßt rd. 115 000 ha. Der größte Teil davon, nämlich rd. 100 000 ha, wird für Betriebszwecke benötigt. Auch von den verbleibenden 15 000 ha ist nach Angabe der DB nur ein kleiner Teil verwertbar, der aber immerhin einen Wert von 57 Millionen DM repräsentiert.

Die DB, die sich den Grundbesitz möglichst ungeschmälert erhalten will, betreibt eine konservative Grundstückspolitik. Sie hat zwar im Jahre 1958 eine Lockerung angeordnet. Trotzdem hat der Gesamtbestand an Grundstücken seit 1950 keine Minderung erfahren.

Die *Kommission* ist der Auffassung, daß die bisherige mit einem hohen Verwaltungsaufwand verbundene Grundstückspolitik der DB eine Wendung erfahren sollte. Es muß nicht möglichst wenig, sondern — selbstverständlich mit Vernunft — möglichst viel Grundbesitz abgestoßen werden.

Die DB sollte nur solche Grundstücke behalten, die sie tatsächlich *alsbald* für ihre Betriebszwecke benötigt. Eine Vorratswirtschaft auf Jahre hinaus sollte unterbleiben.

Das im Zuge der Stillegung von Ausbesserungswerken frei werdende Gelände ist baldmöglichst zu verwerten, wobei eine Veräußerung möglichst an die Bundeswehr naheliegt. Die hierbei in der Vergangenheit aufgetretenen Schwierigkeiten dürften ihren Grund vielfach im Ressortpartikularismus haben, der im Interesse der Steuerzahler zu überwinden sein müßte.

Auch Grundstücke, die eine gute Rendite abwerfen, sollten, wenn sie mit den Betriebszwecken der DB nichts zu tun haben, veräußert werden.

Die „Eisenbahn-Landwirtschaft", die im Rahmen eines Generalpachtvertrags von der DB landwirtschaftliche Nutzflächen in einer Gesamtgröße von rd. 25 000 ha gepachtet hat, die sie — hauptsächlich an Eisenbahner — weiterverpachtet, ist in die im Abschnitt VI (Sozialpolitik) vorgeschlagene Sonderprüfung einzubeziehen. Dabei ist das Hauptaugenmerk auf die Abrechnung mit der DB zu richten, die von den eingehenden Pachteinnahmen die Hälfte der „Eisenbahn-Landwirtschaft" überläßt.

IX. Maßnahmen auf dem Gebiete der technischen Rationalisierung und Modernisierung

Für die Herstellung der Wirtschaftlichkeit der DB hält die *Kommission* neben den empfohlenen innerbetrieblichen und tariflichen Maßnahmen die konsequente Durchführung eines langfristigen Investitionsplans zur technischen Modernisierung des Unternehmens für erforderlich. Diese Maßnahmen sind von der DB auf Wunsch der Kommission in einem 10-Jahres-Investitionsplan zusammengefaßt worden. Aus dem Gesamtplan ist ein geschlossener Teilplan als besonders vordringlich in einem 4-Jahres-Abschnitt zusammengefaßt. Die *Kommission* unterstreicht die Notwendigkeit einer beschleunigten Durchführung dieses Teilplans, da er besonders günstige Rationalisierungserfolge verspricht. Der Gesamtplan sieht eine Investition von 25 bis 30 Mrd. DM vor, der 4-Jahres-Abschnitt beläuft sich auf 10,2 Mrd. DM.

Auf den einzelnen technischen Sektoren bieten sich insbesondere folgende Maßnahmen an:

a) Elektrifizierung

Durchführung eines Gesamtprogramms von rd. 5000 Strecken-km. Davon entfallen 1833 km auf den 4-Jahres-Abschnitt. Hierunter befinden sich die rechte Rheinstrecke und die Nord-Süd-Verbindung (Hamburg-Bayern). Nach Durchführung dieses Programms werden 8350 km Strecke der DB elektrifiziert sein.

Die *Kommission* hält die Durchführung dieses Teilplans wegen der zu erwartenden Rationalisierungserfolge für besonders vordringlich. Ein durchschlagender wirtschaftlicher Erfolg kann jedoch nur dann erwartet werden, wenn die DB mit einem festen, finanziell gesicherten, zügig durchzuführenden Programm arbeiten kann.

Die Durchführung der Elektrifizierung ist zweckmäßig mit einem entsprechenden Ausbau und einer entsprechenden Modernisierung des Oberbaus, der Signaltechnik usw. der betreffenden Strecken zu kombinieren.

b) Verdieselung

Der Übergang vom Dampfbetrieb zum Dieselbetrieb ist besonders im Rangier- und Nebenbahndienst mit allen Kräften zu fördern. Das gleiche gilt für die Stellen, wo im elektrifizierten Netz ein Dampfrestbetrieb übrigbleibt, der — als Rest — besonders unwirtschaftlich ist. Die Frage Elektrifizierung *oder* Verdieselung stellt sich nicht, da genaue Untersuchungen ergeben haben, in welchen Fällen Elektrifizierung und in welchen Verdieselung das Optimum an Wirtschaftlichkeit gewährleistet, so daß nur von Elektrifizierung *und* Verdieselung gesprochen werden kann.

c) Rollendes Material

Mit Rücksicht auf die dringende Notwendigkeit, den heutigen Verkehr zu halten und Mehrverkehr für die DB zu gewinnen, hält die *Kommission* die Modernisierung des Güter- und Reisezugwagenparks für erforderlich. Dabei ist den Spezialwagen, den Behälterwagen und den Schienenbussen ein besonderer Vorzug zu geben und die Einführung der automatischen Kupplung mit Fernsteuerkupplung im Wege einer internationalen Vereinbarung zu betreiben.

d) Werkstättendienst

Der Umfang der Ausbesserungs- und Bahnbetriebswerke ist an die Durchführung des 10-Jahres-Investitionsplans anzupassen. Im Ergebnis werden mindestens 20 Ausbesserungswerke stillgelegt werden können. Eine klare Aufgabenteilung zwischen den Ausbesserungs- und Bahnbetriebswerken ist durchzuführen.

Zur Beseitigung der Mängel der heutigen Organisation des Werkstättenwesens, die eine rationelle Betriebsführung erschweren, hält die *Kommission* folgendes für erforderlich:

aa) Schaffung einer selbständigen, verantwortlichen Leitung des gesamten Werkstättenwesens unter entsprechender Eingliederung der Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstättendienst und planmäßiger Aufhebung der Geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen. Die *Kommission* verspricht sich hiervon die Einsparung einer beträchtlichen Zahl von Beamten — auch des höheren Dienstes;

bb) Einrichtung einer eigenwirtschaftlichen Rechnung;

cc) Einführung eines den Arbeitsbedingungen der vergleichbaren Industrien angepaßten Entlohnungs- und Belohnungssystems;

dd) Anpassung der Arbeitszeitregelung und der Kapazität an die Betriebsnotwendigkeiten;

ee) Übergang von der bevorzugten Beschäftigung von Handwerkern zu der überwiegenden Verwendung von angelernten Arbeitern;

ff) Erstattung der Kosten und Leistungsausfälle bei Abordnung von Bediensteten zu anderen Dienstzweigen.

Diese dem Rationalisierungserfolg dienenden Verbesserungen könnten am leichtesten durch eine rechtliche Verselbständigung des Werkstättenwesens erreicht werden. Die *Kommission* hat jedoch keine Einwendungen zu erheben, wenn zunächst der Versuch gemacht wird, durch eine geeignete innerbetriebliche Verselbständigung die gleichen Wirkungen zu erzielen.

e) Oberbau

Die *Kommission* hält es für erforderlich,

aa) den aufgestauten Nachholbedarf vorrangig zu befriedigen und damit die noch bestehenden Langsamfahrstellen zu beseitigen;

bb) die laufende Erneuerung und Modernisierung — entsprechend den in dem Investitionsplan vorgesehenen Mitteln — zu verstärken.

Die Oberbauarbeiten sollen grundsätzlich an Dritte (Unternehmer) vergeben werden, soweit es sich nicht um die kleine Unterhaltung und Durcharbeitung handelt. Das bisherige Verhältnis „bundesbahneigene" Kräfte zu Unternehmerarbeitern mit 75 : 25 sollte zunächst auf 50 : 50 verändert werden und schrittweise die Relation 25 : 75 erreichen.

Das Nachholprogramm für den Oberbau sollte zur Förderung der mittelständischen Wirtschaft in erster Linie durch private Unternehmer durchgeführt werden.

Das vorhandene Gleisnetz sollte darauf überprüft werden, ob nicht eine beträchtliche Zahl von Schienen-km und Weichen durch den Fortschritt in der Technik und der Betriebsführung entbehrlich geworden ist und mit vertretbarem Kostenaufwand zur Verringerung von Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten ausgebaut werden könnte. Die Erlöse aus Schrottverkauf sollten dem Oberbau zur Aufstockung der Mittel verbleiben.

f) Signalwesen

Mit Rücksicht auf den großen Rationalisierungseffekt bei der Streckenbedienung und Streckenüberwachung durch die Anwendung der neuen Signal-

technik (Stellwerke) wird eine Verkürzung der von der DB auf 40 Jahre befristeten Umstellung auf etwa 20 Jahre befürwortet. Besprechungen der Kommission mit der Industrie haben ergeben, daß diese unschwer und ohne besondere Investitionen in der Lage sein würde, ihre jährliche Leistung zu steigern. Ebenso könnten die Planungsstellen der DB nach Auffassung von Sachverständigen ihre Leistungen erheblich erhöhen, so daß zusammen mit der Signalindustrie eine Verdoppelung der Leistungen als möglich erscheint.

Auf dem Gebiete der Bahnübergänge, wo erhebliche Rationalisierungsreserven liegen, hält die Kommission folgendes für erforderlich:

aa) Die Vorschriften über die Sicherung der Wegübergänge sind mit dem Ziel einer Lockerung, Vereinfachung und Präzisierung zu überprüfen.

bb) Bei den vorhandenen 14 800 beschrankten Bahnübergängen ist folgendes anzustreben:

verstärkte Beseitigung durch Kreuzungsbauwerke oder Zusammenlegung von Übergängen und Verlegung von Wegen;

beschleunigte und verstärkte Anwendung von Blinklichtanlagen mit Halbschranken;

vermehrte Aufstellung von Warnzeichen, wo dies nach der Verkehrsbedeutung des Übergangs ausreicht;

verstärkte Ausrüstung von Bahnübergängen mit Anrufschranken.

Die *Kommission* ist darauf hingewiesen worden, daß zur Erreichung des höchstmöglichen Wirkungsgrads der Rationalisierung im Sicherungs- und Fernmeldewesen der Übergang von dezentraler zu zentraler Betriebsführung erforderlich sei, daß heißt den Betrieb von Knotenpunkten aus zu führen und die Unterwegsbedienung in der Betriebsführung personell auszuschalten.

Die *Kommission* hat, da ihr der dafür erforderliche Sachverständigenapparat fehlte, kein abschließendes Urteil, insbesondere hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit dieser sehr umfangreichen Maßnahmen, gewinnen können.

Die Frage muß aber im Rahmen der Durchführung des Gesamtinvestitionsplans wegen ihrer weitgehenden Bedeutung geklärt werden.

X. Der Investitionsplan

Die DB hat noch keine klar umrissene Konzeption, wie ihr Verkehrsangebot, ihr Betrieb und ihre technischen Einrichtungen in etwa zehn Jahren einmal aussehen werden. Im Gedankenaustausch mit der *Kommission* ist man diesem Ziel jedoch ein erhebliches Stück nähergekommen.

Für die *Kommission* zeichnet sich daher die künftige Unternehmenskonzeption wenigstens in groben Umrissen so ab, wie sie sie in diesem Bericht niedergelegt hat. Sie ist allerdings der Meinung, daß die DB bei der weiteren Ausgestaltung ihrer Unternehmenskonzeption auch auf den Rat außenstehender Wirtschaftsexperten angewiesen bleibt.

Die *Kommission* hat aus der Unvollständigkeit der Unternehmenskonzeption die Folgerung gezogen, daß sie nur einen Investitionsplan für die nächsten vier Jahre gutheißen kann. Sie spricht die Empfehlung aus, die Ergänzung dieses Investitionsplans auf volle zehn Jahre erst dann vorzunehmen, wenn eine Reihe von Vorfragen, wie z. B. das künftige Verkehrsangebot im Bezirkspersonenverkehr, die Neuordnung des Stückgutverkehrs usw., geklärt sind. Die *Kommission* kann aber auf Grund ihrer Einblicknahme in den technischen Zustand der DB bestätigen, daß für die technische Modernisierung der DB in den nächsten zehn Jahren — wie schon in Abschnitt IX gesagt — Investitionen im Ausmaß von 25 bis 30 Mrd DM erforderlich sind. Darauf hat sie unter Berücksichtigung der zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen und der Erhöhung der Versorgungslasten ihren Sanierungsplan, insbesondere auch hinsichtlich der Eigenfinanzierung der DB, abgestellt.

In finanzieller Hinsicht ergeben sich aus dem 4-Jahres-Abschnitt folgende Verbesserungen der Betriebsrechnung, deren volle Wirksamkeit aber erst in etwa sechs Jahren erwartet werden kann:

		in Millionen DM	
Rentabilitätsverbesserung	. .	642	(6 Jahre)
Mehrabschreibungen	./.	120	(4 Jahre)
Verminderung der Unterhaltungskosten	. . . .	120	(4 Jahre)
zusätzliche Zinsbelastung	./.	108	(4 Jahre)
Nettoverbesserung		534	

Sie betrifft in erster Linie die bereits erwähnten Personaleinsparungen, daneben aber auch Einsparungen bei Sachausgaben, insbesondere Aufwendungen für Kohle.

Dem errechneten Rationalisierungsgewinn stehen jedoch zu erwartende Mehraufwendungen aus einer Erhöhung der Personalaufwendungen einschließlich Erhöhung der Versorgungsbezüge sowie als Folge von Arbeitszeitverkürzungen gegenüber. Die technischen Rationalisierungserfolge werden in nächster Zeit nur knapp die Mehrbelastung aus den zu erwartenden Lohn- und Gehaltssteigerungen ausgleichen. Dies zeigt, wie notwendig die Durchführung der Investitionsmaßnahmen ist, wie schwerwiegend aber auch die Folgen von Erhöhungen sind.

Für die Finanzierung des 4-Jahres-Abschnitts ergeben sich folgende Möglichkeiten:

		in Millionen DM
1.	Kapitalerhöhung der DB	800,0
2.	Zuweisung zur Pensionsrückstellung für die bestehenden Anwartschaften nach Absetzung laufender Pensionszahlungen	1 283,1
3.	verdiente Anlagenabschreibungen .	5 287,4
4.	Aus dem Gewinn der DB zu bildende Baurücklage	550,0
5.	Gewinnvortrag	11,3
	Eigene Mittel insgesamt	7 931,8
	Fremdmittel	2 275,2
	Gesamtinvestitionen	10 207,0

Die Beanspruchung von Fremdmitteln hält sich somit in einem vertretbaren Rahmen.

XI. Organisatorische Vorschläge

1. Wegen der Vorschläge hinsichtlich des Verwaltungsrats, des Vorstands und der leitenden Beamten wird auf Abschnitt II (Bundesbahngesetz) verwiesen.

2. Dem Vorstand sollen zur Unterstützung bei seinen Führungsaufgaben und zur Vorbereitung seiner Entschließungen die notwendigen, bisher größtenteils fehlenden Führungsinstrumente an die Hand gegeben werden, die unmittelbar unter dem Vorstand zu arbeiten haben.

Als solche *Führungsinstrumente* schlägt die Kommission vor:

a) Ausbau der Gruppe „Organisation"
unter Zuteilung der bisher in der Personalabteilung bearbeiteten Personalwirtschaft (Arbeitseinsatz).

Es handelt sich hierbei um die Durchführung einer betriebspolitischen Grundregel, die gewährleisten soll, daß die natürlichen und dem Betrieb förderlichen Spannungen zwischen Personalabteilung und Personalwirtschaft offengelegt werden und nicht schon in der Personalabteilung untergehen.

Entsprechendes gilt für die ebenfalls von der *Kommission* empfohlene Zuteilung der Herausgabe aller Dienstvorschriften, die zur Zeit von den einzelnen Fachabteilungen je für sich herausgegeben werden, zu der Gruppe „Organisation".

Die Fachabteilungen neigen natürlicherweise zu einem Perfektionismus, der leicht zur Erstarrung oder umgekehrt Nichtbeachtung allzu minutiöser Vorschriften führt. Hier soll die Organisationsgruppe, die selbstverständlich eng mit den Fachabteilungen zusammenarbeiten muß, regulierend eingreifen und die Dienstvorschriften, indem die *Herausgabe* bei ihr zusammengefaßt wird, auf ein durchführbares und wirtschaftlich vertretbares Maß beschränken.

b) Einrichtung einer Gruppe (der Ausdruck „Abteilung" muß bei den Führungsinstrumenten vermieden werden), umfassend:

aa) eine Planungsgruppe
zwecks Koordinierung der kaufmännischen, betrieblichen und technischen Planung,

bb) ein volkswirtschaftliches Referat,
das z. B. Marktbeobachtungen und Marktanalysen durchführt oder bei dritten Stellen in Auftrag gibt,

cc) eine betriebswirtschaftliche und statistische Gruppe (schon im Ansatz vorhanden);

c) Einrichtung einer Gruppe für innere Revision, wie sie in jedem großen Unternehmen vorhanden ist;

d) wie bisher:

aa) ein Referat, das die Personalangelegenheiten der höheren Beamten und Amtsräte bearbeitet,

bb) eine Pressestelle.

3. In der *Hauptverwaltung* sollen die Abteilungen
Betrieb und Verkehr (einschließlich Tarif) zu einer einheitlichen Abteilung „Transport",

desgleichen die Abteilungen Maschinentechnik und Bau zu einer einheitlichen Abteilung „Technik"

und die Abteilungen Personal- und Rechtsangelegenheiten zu einer „Verwaltungsabteilung"

zusammengefaßt werden.

Dagegen soll der Einkauf — ohne personelle Erweiterung — zu einer selbständigen Abteilung gemacht werden, die nicht notwendig von einem Ministerialdirektor geleitet zu werden braucht.

Verkehr und Betrieb sind so eng miteinander verflochten, daß sie in einer Hand vereinigt werden müssen. Der bisherige Dualismus, der auf preußischer Verwaltungsübung beruht und den es bei den meisten früheren deutschen Ländereisenbahnen nicht gegeben hat, muß beseitigt werden, da er eine der Hauptursachen des Spartendenkens und der mangelnden Koordination ist.

Der Einkauf, der nur plant und nur bei großen Rahmenabschlüssen in Erscheinung tritt (der eigentliche Einkauf liegt bei den Zentralämtern), darf bei einer kaufmännischen Geschäftsgebarung nicht den technischen Abteilungen untergeordnet werden, wie es bisher der Fall ist. Es gilt hier das gleiche, was vorher hinsichtlich des gesunden Spannungsverhältnisses zwischen Organisationsabteilung und Fachabteilungen gesagt ist. Es ist auch hier selbstverständlich, daß die Einkaufsabteilung und die Fachabteilungen Hand in Hand arbeiten müssen, aber nicht im Verhältnis von Vorgesetzten zu Untergebenen, sondern als gleichberechtigte Partner, wie es auch sonst in wirtschaftlichen Unternehmen üblich ist.

4. Die beiden *Zentralämter* müssen nach Ansicht der Kommissionsmehrheit — übrigens auch nach Auffassung der DB — zusammengelegt und die kaufmännischen Dezernate, die zum Teil den technischen unterstehen, verselbständigt und zu einer einheitlichen kaufmännischen Abteilung zusammengefaßt werden. Die technischen Projektierungsarbeiten sind jährlich vorzuplanen und gegenüber dem bisherigen Umfang auf ein angemessenes Maß zurückzuführen. Ebenso ist das Versuchswesen im Hinblick auf die Entwicklungsarbeiten der Industrie auf einen wirtschaftlich vertretbaren Umfang einzuschränken.

5. Neu ist ein besonderes *Tarifamt* zu schaffen, das für eine einheitliche Geschäftspraxis auf dem Gebiet des Tarifwesens — insbesondere der Sondervereinbarungen — zu sorgen hat.

Aufgabe des Tarifamts ist es auch, der Hauptverwaltung das Tagesgeschäft abzunehmen, so daß die Hauptverwaltung nur in ganz besonderen Fällen einzugreifen braucht.

6. Die beiden *Oberbetriebsleitungen* sind zusammenzulegen. Das Hauptwagenamt ist der Oberbetriebsleitung anzugliedern.

7. Der *Werkstättendienst* soll weitgehend als sich selbst tragender Betriebszweig vereinheitlicht und verselbständigt werden. Von den noch vorhandenen 43 Ausbesserungswerken (am 1. Januar 1959) sollen im Zuge der Rationalisierung der Zugförderung mindestens 20 Werkstätten stillgelegt werden.

8. Bei der Überprüfung des gesamten *Sozialwesens* ist auch der Geschäftsumfang und der Aufgabenbereich des Sozialamts zu überprüfen.

9. Die Zahl der *Bundesbahndirektionen* soll durch Aufhebung kleinerer Direktionen verringert werden. Ihre gebietliche Zuständigkeit braucht sich nicht mit den Grenzen der Länder oder sonstiger politischer Verwaltungsbezirke zu decken.

10. Ein besonders wichtiger Programmpunkt auf organisatorischem Gebiet ist die Vereinheitlichung auch auf der *Ämter*ebene. Hier arbeiten jetzt drei verschiedene Ämter:

Betriebsämter,
Verkehrsämter und
Maschinenämter

auf derselben Strecke nebeneinander.

Entsprechend der Zusammenfassung von Verkehr und Betrieb in der Hauptverwaltung (und entsprechend bei den Bundesbahndirektionen) sollen auf der Ämterebene *Einheits*ämter geschaffen werden, die in sich die bisherigen Aufgaben der Betriebs- und Verkehrsämter und auch der Maschinenämter vereinigen. Abgesehen von der Verringerung der Zahl der Ämter und den damit verbundenen Personaleinsparungen verspricht sich die *Kommission* von dieser Maßnahme einen entscheidenden Fortschritt in Richtung der Koordination der nicht mehr durch Amtszuständigkeiten getrennten großen Dienstzweige.

11. Hand in Hand mit diesen organisatorischen Änderungen soll eine stärkere Dezentralisation der Entscheidungsbefugnisse gehen. Das hat jedoch zur Voraussetzung, daß die vorgesetzten Stellen die nachgeordneten Stellen selbständig arbeiten und deren Auffassung, auch wenn sie im Einzelfall abweichend sein sollte, nach Möglichkeit gelten lassen.

*

Abschließend ist zu sagen, daß die Sanierung der DB nicht nur eine Frage der technischen Modernisierung und der Umgestaltung der innerbetrieblichen Organisation ist, sondern ebenso auch ein Problem der personellen Führung sowie einer entschlossenen Neuorientierung auf die veränderten wettbewerblichen Verhältnisse und die daraus zu ziehenden Folgerungen. Vermehrte Einstellung von Kaufleuten, Volks- und Betriebswirten ist notwendig, um den Betrieb mit kaufmännischem Geist zu erfüllen.

Dabei muß auch an dritte Stellen (Bund, Länder, Gemeinden, Interessenvertretungen) die dringende Forderung gerichtet werden, die im Interesse der deutschen Volkswirtschaft notwendige Umstellung der DB auf einen kaufmännischen Betrieb in ihrem Bereich zu unterstützen und insbesondere keine Ansprüche an die DB zu stellen, die sie aus eigener Kraft bei kaufmännischer Gebarung nicht erfüllen kann und die sich daher verlustbringend auswirken.

XII. Vorschau und Betriebsvorkalkulation

Die DB braucht nach wissenschaftlichen Untersuchungen in den nächsten zehn Jahren nicht mit einer weiteren absoluten Verringerung ihres Verkehrsaufkommens zu rechnen. Sie wird aber an dem Wachstum des deutschen Sozialproduktes nur mit einer sehr bescheidenen Quote beteiligt sein und an der Steigerung des Verkehrsaufkommens einen geringeren Anteil erwarten können als ihre Wettbewerber. Auf dieser Grundlage hat die *Kommission* versucht, sich ein Bild von der finanziellen Auswirkung der von ihr vorgeschlagenen Maßnahmen zu machen und eine Betriebsvorkalkulation aufgestellt. Sie ist, da sich die technischen Rationalisierungserfolge nicht schon im Jahre ihrer Durchführung, sondern erst ein bis zwei Jahre später voll auswirken, daher bis zum Jahre 1966 durchgeführt worden.

Bei der Betriebsvorkalkulation wurden gleichbleibende Preise unterstellt bzw. angenommen, daß im Falle einer allgemeinen Preiserhöhung die DB diese durch Tariferhöhungen auszugleichen vermag.

Bei nachstehender Betriebsvorkalkulation sind nur die Veränderungen gegenüber dem voraussichtlichen Bilanzverlust für 1960, und zwar wie folgt aufgeführt:

		in Millionen DM
	Bilanzverlust 1960	./. 350,0
	darin enthaltene Altpensionen	+ 811,0
	Betriebsergebnis unter Berücksichtigung der Zinslast, aber ohne Rückstellung für Pensionsanwartschaften . .	+ 461,0
1966	Tariferhöhungen des Berufs- und Schülerverkehrs; Aufhebung sogenannter Sozialtarife und Einschränkung des Bezirkspersonenverkehrs . .	+ 484,3
	Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Stückguts- und Expreßgutverkehrs	+ 300,0
	Aufhebung der landwirtschaftlichen Subventionstarife und der Mineralölsteuer im Schienenverkehr	+ 28,4*)
	Verringerung des Unterhaltungsaufwandes	+ 180,0
	Übertrag . . .	+ 1453,7

*) vgl. hierzu Fußnote ***) auf Seite 259

		in Millionen DM
Übertrag . . .		+ 1453,7
Rentabilitätsverbesserung aus dem 4-Jahres-Investitionsabschnitt	641,8	
./. Mehrabschreibung . . . ./. 119,7 / Sonderabschreibungen auf Restbuchwerte . . . ./. 4,4	124,1	
./. Mehrzinsaufwand (einschließlich In-Investitionen für die Jahre 1965 und 1966 . . .	./. 170,5	+ 347,2
./. Rückstellung für die Versorgungsbezüge der tätigen Beamten (einschließlich Steigerung wegen Gehaltserhöhungen) . . .		./. 488,7
./. Mehraufwand aus Gehalts- und Lohnerhöhungen sowie Arbeitszeitverkürzungen		./. 731,1
./. Mehrabschreibungen auf Anlagenzugänge 1965 und 1966 (ohne sofort realisierbaren Rationalisierungserfolg)		./. 200,0
Betriebsgewinn (einschließlich Zinslast)		381,1
Gewinnverwendung		
Anteil der DB an Altpensionen		320,0
Zuführung zur Baurücklage .		60,0
Gewinnvortrag		1,1

Der nach der Vorkalkulation zu erwirtschaftende Betriebsgewinn wird noch immer hinter der in dem Gesetzentwurf vorgesehenen Verzinsung des zinspflichtigen Kapitals zurückbleiben. Solange aber Binnenschiffahrt und Schwerlastwagen nicht ihre vollen Wegekosten aufbringen und damit von der öffentlichen Hand subventioniert werden, muß der DB, welche die vollen Wegekosten zu tragen hat, im gewissen Umfang eine Anrechnung dieser Mehrbelastung auf ihre Verzinsungspflicht gestattet werden. Neben der Gleichstellung der Startbedingungen betrachtet die *Kommission* die geforderten und vorkalkulierten Rentabilitätsverbesserungen für eine Gesundung der DB als unabdingbar.

Die erwartete Rentabilitätsverbesserung ist jedoch nur dann zu verwirklichen, wenn über die Investitionspläne der DB und ihre Finanzierung rechtzeitig die erforderlichen Beschlüsse gefaßt werden.

C. Vorschlag der Kommission für ein neues Bundesbahngesetz nebst Begründung

ERSTER ABSCHNITT

Rechtsstellung und Aufgaben

§ 1

Sondervermögen

(1) Die Bundesrepublik Deutschland betreibt die Bundeseisenbahnen unter dem Namen Deutsche Bundesbahn.

(2) Das Bundeseisenbahnvermögen ist ein nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes mit eigenen Organen und mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung.

(3) Die Bundesregierung setzt die Höhe des Grundkapitals der Deutschen Bundesbahn fest.

§ 2

Organe

Die Organe der Deutschen Bundesbahn sind der Verwaltungsrat und der Vorstand.

§ 3

Stellung im Rechtsverkehr

(1) Die Deutsche Bundesbahn kann im Rechtsverkehr unter ihrem Namen handeln, klagen und verklagt werden.

(2) Die Deutsche Bundesbahn ist dem Bund gegenüber nicht partei- und prozeßfähig; jedoch kann sie wie eine rechtsfähige Person mit dem Bund Abkommen schließen.

(3) Der allgemeine Gerichtsstand der Deutschen Bundesbahn wird durch den Sitz der Behörde bestimmt, die nach der Verwaltungsordnung berufen ist, die Deutsche Bundesbahn im Rechtsstreit zu vertreten.

§ 4

Bundeseisenbahnvermögen

(1) Das Bundeseisenbahnvermögen ist von dem übrigen Vermögen des Bundes, seinen Rechten und Verbindlichkeiten getrenntzuhalten.

(2) Für die Verbindlichkeiten der Deutschen Bundesbahn haftet der Bund nur mit dem Bundeseisenbahnvermögen. Das Bundeseisenbahnvermögen haftet nicht für die sonstigen Verbindlichkeiten des Bundes.

§ 5

Betriebsführung und Auflagen

(1) Die Deutsche Bundesbahn ist nach kaufmännischen Grundsätzen so zu führen, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen erforderlichen Aufwendungen einschließlich ausreichender Rückstellungen selbst aufbringen kann, und daß darüber hinaus das dem Unternehmen gewidmete Kapital angemessen verzinst wird. Die Deutsche Bundesbahn ist verpflichtet, ihren Betrieb nach dem jeweiligen Stand der Technik sicher zu führen und im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung den Anforderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr kann der Deutschen Bundesbahn aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit die Durchführung oder Unterlassung von betrieblichen und tariflichen Maßnahmen auferlegen. Soweit die Deutsche Bundesbahn infolge solcher Auflagen Leistungen zu erbringen hat, die sie mit Rücksicht auf ihre Pflicht zur kaufmännischen Geschäftsführung nicht ohne einen entsprechenden Ausgleich erbringen kann, oder Maßnahmen unterlassen muß, die im kaufmännischen Interesse geboten sind, ist sie zu Lasten des Bundeshaushalts zu entschädigen. Das gilt unter der gleichen Voraussetzung auch für Auflagen, die der Deutschen Bundesbahn in Rechtsvorschriften gemacht werden. Bei Meinungsverschiedenheiten bestimmt die Bundesregierung auf Antrag des Bundesministers für Verkehr, des Bundesministers der Finanzen oder der Deutschen Bundesbahn auf Grund eines Gutachtens einer von ihr zu bestellenden Gutachterkommission, ob und in welcher Höhe eine Entschädigung zu zahlen ist. Vor Erstattung des Gutachtens sind der Bundesminister für Verkehr, der Bundesminister der Finanzen und die Deutsche Bundesbahn zu hören.

§ 6

Leistungen für andere Verwaltungen

Leistungen der Deutschen Bundesbahn für den Bund und seine Unternehmen, für die Länder, für die Gemeinden (Gemeindeverbände) und für Körperschaften und Anstalten des öffentlichen Rechts und deren Leistungen für die Deutsche Bundesbahn sind angemessen abzugelten.

§ 7

Beförderungspflicht

(1) Die Deutsche Bundesbahn ist verpflichtet, Güter zur durchgehenden Beförderung von und nach allen Bahnhöfen nach Maßgabe ihrer allgemeinen Abfertigungsbedingungen und im Rahmen ihres Zugdienstes anzunehmen. Beförderungen auf Entfernungen bis zu einhundert Kilometern kann die Deutsche Bundesbahn aus wirtschaftlichen Gründen ablehnen.

(2) Die Deutsche Bundesbahn ist verpflichtet, Personen im Rahmen der öffentlich bekanntgegebenen Fahrpläne zu befördern.

§ 8

Tarife

(1) Die Verkehrstarife der Deutschen Bundesbahn sollen grundsätzlich Festtarife sein. Neben den Regeltarifen sind Ausnahmetarife zulässig. Die Beförderungsentgelte haben sich im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit der Deutschen Bundesbahn zu halten. Die Tarife müssen bei Vorliegen gleicher Umstände für jedermann gleich sein. Sie dürfen nicht durch ungerechtfertigte Bevorzugungen oder Benachteiligungen einzelner oder von Plätzen oder Wirtschaftsräumen diskriminierend wirken und keinen Mißbrauch der Marktmacht darstellen. Die Tarife haben alle für die Beförderung maßgebenden Bestimmungen und alle zur Berechnung der Beförderungsentgelte und der Gebühren für Nebenleistungen (Nebengebühren) notwendigen Angaben zu enthalten. Die Tarife sind zu veröffentlichen.

(2) Der Bundesminister für Verkehr kann unter Beachtung der vorstehenden Bestimmungen allgemeine Grundsätze für die Tarifbildung aufstellen. Diese dürfen nicht die Preispolitik, insbesondere nicht das Wettbewerbsverhältnis der Deutschen Bundesbahn zu den übrigen Verkehrsträgern regeln.

(3) Im Rahmen der Absätze 1 und 2 setzt die Deutsche Bundesbahn ihre Verkehrstarife fest. Die Tarife sind dem Bundesminister für Verkehr mitzuteilen. Der Bundesminister für Verkehr kann binnen drei Wochen Einspruch erheben, wenn die Tarife den nach Absatz 2 aufgestellten Grundsätzen oder sonstigen gesetzlichen Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn widersprechen. Die Tarife dürfen erst veröffentlicht werden, wenn feststeht, daß kein Einspruch erhoben wird.

(4) Die Deutsche Bundesbahn ist berechtigt, wenn und soweit es ihre Wettbewerbslage im Einzelfall erfordert, Preisermäßigungen und sonstige Vergünstigungen durch Sondervereinbarungen zu gewähren. Die verbleibenden Gesamtentgelte dürfen im Einzelfall die Sätze nicht unterschreiten, bei denen die Deutsche Bundesbahn im Falle des § 5 Abs. 2 Ausgleichszahlungen in Anspruch nehmen könnte. Sie sind dem Bundesminister für Verkehr anzuzeigen. Dieser kann Vergünstigungen aufheben, wenn eine von ihm anzuhörende Sachverständigen-Kommission feststellt, daß die Wettbewerbslage die Sondervereinbarung nicht erfordert oder daß sie die Grundsätze eines lauteren Wettbewerbs verletzt oder die Ertragslage der Deutschen Bundesbahn gefährdet.

(5) Die Vorschriften des allgemeinen Preisrechts finden keine Anwendung.

§ 9

Kreditaufnahme

Die Deutsche Bundesbahn ist berechtigt, selbständig Kredite aufzunehmen. Soweit es sich um Kredite handelt, die nach Art und Umfang den üblichen Rahmen der Wirtschaftsführung der Deutschen Bundesbahn überschreiten, ist die Zustimmung der Bundesregierung erforderlich. Anleihen sollen nur für rentable Investitionen aufgenommen werden.

§ 10

Verwaltungsordnung

Die Organisation der Deutschen Bundesbahn wird durch eine vom Verwaltungsrat mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr zu erlassende Verwaltungsordnung geregelt.

ZWEITER ABSCHNITT

Vorstand der Deutschen Bundesbahn

§ 11

Rechtsstellung des Vorstandes

(1) Der Vorstand besteht aus einem Vorsitzer und drei weiteren Mitgliedern. Ein Mitglied hat insbesondere die sozialen Aufgaben wahrzunehmen.

(2) Die Vorstandsmitglieder sollen hervorragende Kenner des Verkehrswesens und der Wirtschaft sein.

(3) Die Vorstandsmitglieder werden vom Verwaltungsrat jeweils auf die Dauer von fünf Jahren gewählt und auf Vorschlag der Bundesregierung vom Bundespräsidenten bestellt. Die Bundesregierung kann bei ihrem Vorschlag aus wichtigem Grunde von dem Beschluß des Verwaltungsrates abweichen.

(4) Die Vorstandsmitglieder können jederzeit durch Beschluß des Verwaltungsrates mit Zustimmung der Bundesregierung abberufen werden. Der Beschluß des Verwaltungsrates bedarf einer Mehrheit von zwei Dritteln seiner Mitglieder. Vor der Beschlußfassung gibt der Verwaltungsrat dem Vorstandsmitglied Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Verwaltungsrat gibt dem Abberufenen die Gründe bekannt. Der Abberufene behält bis zum Ablauf der Zeit, für die er gewählt ist, die vollen Bezüge, jedoch entfällt eine etwa gewährte Aufwandsentschädigung.

(5) Die Vorstandsmitglieder stehen in einem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis. Ihr Rechtsverhältnis gegenüber der Deutschen Bundesbahn, insbesondere ihr Gehalt, ihr Ruhegehalt und ihre Hinterbliebenenbezüge, wird durch Vertrag mit dem Verwaltungsrat geregelt. Die Verträge bedürfen der Zustimmung der Bundesregierung.

(6) Vorstandsmitglieder dürfen nicht dem Verwaltungsrat angehören. Sie bedürfen zur Übernahme einer Nebentätigkeit der Zustimmung des Verwaltungsrates. Die Übernahme von Aufsichtsratsposten in Unternehmen, an denen die Deutsche Bundesbahn mittelbar oder unmittelbar beteiligt ist oder mit denen sie in Geschäftsbeziehungen steht, ist untersagt. Der Bundesminister für Verkehr kann die Übernahme von Aufsichtsratsposten in internationalen Gesellschaften, an denen die Deutsche Bundesbahn beteiligt ist, zulassen.

§ 12

Pflichten und Rechte des Vorstandes

(1) Der Vorstand führt die Geschäfte der Deutschen Bundesbahn unter eigener Verantwortung. Er ist an die Beschlüsse des Verwaltungsrates gebun-

den. Die Vorstandsmitglieder sind, unbeschadet einer Verteilung der Geschäfte unter sich, für die Führung der Geschäfte gemeinsam verantwortlich.

(2) Beschlüsse des Vorstandes bedürfen der Zustimmung der Mehrheit der Mitglieder. Bei Stimmengleichheit entscheidet der Vorsitzer. Jedes Vorstandsmitglied ist befugt, seine abweichende Auffassung dem Verwaltungsrat bekanntzugeben. Gegen die Stimme des Vorsitzers können keine Beschlüsse gefaßt werden, die finanzielle Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn betreffen.

(3) Der Vorstand vertritt die Deutsche Bundesbahn gerichtlich und außergerichtlich, soweit nicht die Verwaltungsordnung etwas anderes bestimmt. Zur Vertretung der Deutschen Bundesbahn ist jedes Vorstandsmitglied befugt.

§ 13

Monatlicher Geschäftsbericht

Der Vorstand hat dem Verwaltungsrat monatlich einen Geschäftsbericht vorzulegen, der über die finanzielle Lage und den Stand des Unternehmens Auskunft gibt. Er ist verpflichtet, dem Verwaltungsrat auf dessen Verlangen Auskunft über alle wesentlichen Vorgänge in der Geschäftsführung zu erteilen.

§ 14

Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit

(1) Die Vorstandsmitglieder haben bei ihrer Geschäftsführung die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden. Über vertrauliche Angaben und über Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse, die ihnen durch ihre Tätigkeit im Vorstand bekannt geworden sind, haben sie auch nach Beendigung ihres Amtsverhältnisses Stillschweigen zu bewahren.

(2) Vorstandsmitglieder, die ihre Pflichten verletzen, sind der Deutschen Bundesbahn zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens als Gesamtschuldner verpflichtet. Sie haben nachzuweisen, daß sie die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters angewandt haben. Schadensersatzansprüche gegen die Vorstandsmitglieder verjähren in fünf Jahren.

(3) Soweit die Vorstandsmitglieder Hoheitsaufgaben wahrnehmen, regelt sich die Haftung nach den für die Bundesbeamten geltenden Vorschriften.

DRITTER ABSCHNITT

Verwaltungsrat

§ 15

Rechtsstellung des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat wird von der Bundesregierung bestellt. Er besteht aus achtzehn Mitgliedern, von denen sechs Arbeitnehmervertreter sind. Drei von ihnen müssen Bedienstete der Deutschen Bundesbahn sein. Der Hauptpersonalrat macht hierfür Vorschläge unter entsprechender Berücksichtigung der verschiedenen im Unternehmen beschäftigten Gruppen. Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden auf fünf Jahre bestellt.

(2) Die Mitglieder müssen erfahrene Kenner des Wirtschaftslebens oder Eisenbahnsachverständige sein. Sie dürfen nicht in Organisationen, in Unternehmen oder Organen von Unternehmen tätig sein, die mit der Deutschen Bundesbahn im Wettbewerb stehen oder auch den Interessen anderer Verkehrsträger dienen. Sie dürfen ferner nicht Vorstandsmitglieder von Gesellschaften sein, an denen die Deutsche Bundesbahn mit Mehrheit beteiligt ist. Sie haben ihr Amt nach bestem Wissen und Gewissen zum Nutzen der Deutschen Bundesbahn zu versehen. In Erfüllung dieser Pflicht sind sie an Aufträge oder Weisungen nicht gebunden.

(3) Die Mitglieder können jederzeit durch schriftliche Erklärung gegenüber dem Bundesminister für Verkehr ihr Amt niederlagen. Verliert ein Mitglied die Fähigkeit zur Bekleidung öffentlicher Ämter, wird über sein Vermögen der Konkurs eröffnet, entfallen bei ihm die Voraussetzungen, die für seine Bestellung maßgebend waren, oder treten Umstände ein, die seiner Bestellung entgegenstehen würden, so kann die Bundesregierung ihn vor Ablauf der Amtszeit abberufen. Das gleiche gilt, wenn bei einem Mitglied ein wichtiger, in seiner Person liegender Grund gegeben ist, der die Abberufung rechtfertigt. Das ist insbesondere der Fall, wenn bei einem Beamten die vorläufige Dienstenthebung berechtigt wäre. Vor der Abberufung ist der Verwaltungsrat zu hören.

(4) Scheidet ein Mitglied vor Ablauf der Zeit, für die es bestellt ist, aus, so wird innerhalb von drei Monaten für den Rest der Amtszeit ein neues Mitglied bestellt.

§ 16

Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit

Für die Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit der Mitglieder des Verwaltungsrates gilt § 14 über die Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit der Vorstandsmitglieder sinngemäß.

§ 17

Vergütung

Die Mitglieder des Verwaltungsrates erhalten freie Fahrt auf den Strecken der Deutschen Bundesbahn, Ersatz von Reisekosten und eine angemessene Vergütung, die von der Bundesregierung unter Berücksichtigung der den Mitgliedern des Verwaltungsrates obliegenden Verantwortung festgesetzt wird.

§ 18

Präsident des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat wählt alle zwei Jahre zu Beginn des Geschäftsjahrs aus seiner Mitte den Präsidenten des Verwaltungsrates sowie einen oder zwei Vizepräsidenten. Für die Wahl des Präsiden-

ten ist eine Mehrheit von drei Vierteln der Mitglieder des Verwaltungsrates erforderlich. Erhält im ersten Wahlgang kein Bewerber die erforderliche Stimmenmehrheit, so findet ein zweiter Wahlgang statt. Kommt auch in diesem Wahlgang die erforderliche Stimmenmehrheit nicht zustande, so findet zwischen den beiden Bewerbern, die im zweiten Wahlgang die höchste Stimmenzahl erreicht haben, eine Stichwahl statt, bei der die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen entscheidet. Für die Wahl der Vizepräsidenten ist die einfache Mehrheit der abgegebenen Stimmen erforderlich.

(2) Zur Durchführung seiner Amtsgeschäfte richtet der Präsident eine Geschäftsstelle ein. In der Geschäftsstelle können auch Personen beschäftigt werden, die nicht Bedienstete der Deutschen Bundesbahn sind und mit denen der Präsident einen Privatdienstvertrag schließt.

§ 19

Aufgaben des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat hat die Geschäftsführung des Vorstandes zu überwachen.

(2) Der Verwaltungsrat beschließt über

1. die Verwaltungsordnung der Deutschen Bundesbahn,
2. den Investitionsplan, den Wirtschaftsplan, den Stellenplan und den Jahresabschluß mit Gewinn- und Verlustrechnung,
3. die Beteiligung an anderen Unternehmen und die Veräußerung einer solchen Beteiligung,
4. die Veräußerung wesentlicher Vermögensteile,
5. die Aufnahme von Krediten und Anleihen und die Bestellung von Sicherheiten,
6. die Wahl und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Verträge mit den Vorstandsmitgliedern,
7. die Besetzung der Dienstposten der Abteilungsleiter der Hauptverwaltung, der Präsidenten der Direktionen und der diesen gleichstehenden Dienststellen sowie über die Verträge mit den diese Dienstposten wahrnehmenden Bediensteten,
8. die Grundsatzfragen des Personalwesens, besonders hinsichtlich der Bezahlung der Bediensteten, und den Abschluß von Tarifverträgen,
9. die für die finanzielle Lage der Deutschen Bundesbahn wesentlichen Eisenbahn- und sonstigen Verkehrstarife,
10. den Bau neuer Bahnen und die Durchführung grundlegender Neuerungen oder Änderungen technischer Anlagen,
11. die dauernde Einstellung des Betriebs einer Bundesbahnstrecke, eines wichtigen Bahnhofs, die Stillegung oder Verlegung eines Ausbesserungswerks oder einer sonstigen großen Dienststelle,
12. wesentliche organisatorische Veränderungen der Bundesbahnverwaltung, insbesondere auch der Bezirks- und Aufgabenabgrenzung der Direktionen und zentralen Ämter.

(3) Über die in Absatz 2 genannten Aufgaben hinaus kann der Verwaltungsrat über bestimmte Fragen von allgemeiner Bedeutung beschließen. Das gleiche gilt für wichtige Einzelfragen, wenn mindestens zwei Drittel seiner gesetzlichen Mitgliederzahl es verlangen.

(4) Den Vorstandsmitgliedern gegenüber vertritt der Verwaltungsrat die Deutsche Bundesbahn gerichtlich und außergerichtlich.

§ 20

Geschäftsordnung und Sitzungen des Verwaltungsrates

(1) Der Verwaltungsrat gibt sich eine Geschäftsordnung.

(2) Der Verwaltungsrat tritt mindestens alle zwei Monate zu einer ordentlichen Sitzung zusammen. Eine außerordentliche Sitzung ist anzuberaumen, wenn mindestens fünf Mitglieder des Verwaltungsrates oder der Vorstand die Einberufung des Verwaltungsrates schriftlich beantragen. Außerdem können der Bundesminister für Verkehr und der Bundesminister der Finanzen gemeinsam die Anberaumung einer Sondersitzung zur Erörterung bestimmter, dem Aufsichtsrecht des Bundes unterliegender Angelegenheiten verlangen. Der Präsident des Verwaltungsrates kann jederzeit eine Sitzung anberaumen.

(3) Zur Beschlußfassung ist die Anwesenheit von mehr als der Hälfte der gesetzlichen Zahl der Mitglieder erforderlich. Die Beschlüsse werden, sofern die Geschäftsordnung nicht etwas anderes vorschreibt, mit einfacher Stimmenmehrheit gefaßt. Bei Stimmengleichheit ist der Antrag abgelehnt.

(4) Die Geschäftsordnung des Verwaltungsrates kann zur Vorbereitung der Beschlußfassung und zur Wahrnehmung besonderer Aufgaben Ausschüsse vorsehen. Der Präsident des Verwaltungsrates kann an den Beratungen der Ausschüsse teilnehmen und jederzeit das Wort ergreifen.

(5) Die Vorstandsmitglieder sind berechtigt, an den Sitzungen des Verwaltungsrates und seiner Ausschüsse teilzunehmen, falls der Verwaltungsrat oder der Ausschuß nicht im Einzelfall beschließen, allein zu tagen. Die Mitglieder der Bundesregierung oder ihre Vertreter sind berechtigt, an den Sitzungen des Verwaltungsrates teilzunehmen, in denen über den Jahresabschluß, den Wirtschaftsplan, die Aufnahme von Anleihen oder die Veräußerung von Vermögensteilen im Sinne des § 23 Nr. 6 beschlossen wird. Die Bundesminister für Verkehr und der Finanzen oder ihre Vertreter sind berechtigt, an den nach Absatz 2 Satz 3 anzuberaumenden Sitzungen teilzunehmen. Der Präsident des Verwaltungsrates oder der Vorsitzende des Ausschusses kann die Teilnahme weiterer Personen zulassen.

§ 21

Verkehrsbeirat

Zur Beratung des Vorstandes und des Verwaltungsrates in verkehrswirtschaftlichen Fragen wird nach näherer Bestimmung der Verwaltungsordnung ein Verkehrsbeirat bestellt. Der Beirat wird durch den Bundesminister für Verkehr berufen. Er tagt unter dem Vorsitz des Präsidenten des Verwaltungsrates.

VIERTER ABSCHNITT

Aufsicht

§ 22

Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr

Der Bundesminister für Verkehr hat die Aufsicht darüber, daß die Deutsche Bundesbahn nach den geltenden Gesetzen geführt wird, insbesondere ihren Verpflichtungen nach § 5 Abs. 1 nachkommt. Er kann Beschlüsse und Anordnungen von Organen und Dienststellen der Deutschen Bundesbahn aufheben, wenn sie gegen Gesetze verstoßen.

§ 23

Genehmigungsrecht des Bundesministers für Verkehr

Dem Bundesminister für Verkehr bleibt unbeschadet des § 5 Abs. 2 die Genehmigung vorbehalten

1. des Stellenplans und des Jahresabschlusses im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen,
2. zur dauernden Einstellung des Betriebs einer Bundesbahnstrecke oder eines wichtigen Bahnhofs,
3. zu allgemeinen grundlegenden technischen Änderungen,
4. zur Ausdehnung des Geschäftsbetriebs auf Tätigkeiten, die nicht unmittelbar dem Verkehr dienen,
5. zur Gründung und zum unmittelbaren und mittelbaren Erwerb anderer Unternehmen oder Beteiligungen sowie zu deren Veräußerung,
6. zu Verfügungen über Teile des Anlagevermögens, wenn der Wert im einzelnen eine Million Deutsche Mark übersteigt.

§ 24

Auskunftsrecht des Bundesministers für Verkehr

Der Bundesminister für Verkehr kann von den Organen der Deutschen Bundesbahn jede sachdienliche Auskunft verlangen. Er kann für die Erteilung der Auskunft eine Frist setzen. Er ist berechtigt, im Benehmen mit dem Vorstand alle Anlagen und Dienststellen zu besichtigen oder durch seine Beauftragten besichtigen zu lassen.

§ 25

Austausch von Bediensteten

Nach näherer Vereinbarung zwischen dem Bundesminister für Verkehr und dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn können Bedienstete zur vorübergehenden Dienstleistung untereinander ausgetauscht werden.

FÜNFTER ABSCHNITT

Personalwesen

§ 26

Rechtsverhältnisse der Beamten, Angestellten und Arbeiter

(1) Die Deutsche Bundesbahn beschäftigt Beamte, Angestellte und Arbeiter.

(2) Bundesbahnbeamte sind in der Regel nur für Hoheitsaufgaben oder für solche Aufgaben zu verwenden, die zur Sicherung der Betriebsführung nicht ausschließlich Personen übertragen werden dürfen, die in einem privatrechtlichen Arbeitsverhältnis stehen.

(3) Die Abteilungsleiter der Hauptverwaltung, die Präsidenten der Bundesbahndirektionen und der diesen gleichstehenden Dienststellen stehen in einem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis. Ihr Rechtsverhältnis wird durch Vertrag mit dem Vorstand geregelt; die Verträge bedürfen der Zustimmung des Verwaltungsrates und der Bundesregierung.

§ 27

Vorgesetzte, Ernennung und Versetzung von Beamten

(1) Der Vorstand ist oberster Dienstvorgesetzer aller Bundesbahnbeamten.

(2) Die Vorstandsmitglieder sind Vorgesetzte aller Bundesbahnbeamten, Angestellten und Arbeiter.

(3) Der Vorstand ist oberste Dienstbehörde. Er ernennt die Bundesbahnbeamten; er kann diese Befugnis hinsichtlich der Beamten des gehobenen, des mittleren und des einfachen Dienstes auf die Präsidenten der Bundesbahndirektionen und der diesen gleichstehenden Dienststellen übertragen.

(4) Bei Auflösung, Zusammenlegung oder Umbildung von Dienststellen kann der Vorstand einen Bundesbahnbeamten einer solchen Dienststelle in ein Amt derselben Laufbahn mit geringerem Endgrundgehalt versetzen; § 10 des Bundesbesoldungsgesetzes vom 27. Juli 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 993) gilt entsprechend. Der Vorstand kann diese Befugnis hinsichtlich der Beamten des gehobenen, des mittleren und des einfachen Dienstes auf die Präsidenten der Bundesbahndirektionen und der diesen gleichstehenden Dienststellen übertragen.

§ 28

Verwendung auf anderen Dienstposten

(1) Der Vorstand oder die von ihm bestimmten Dienststellen der Deutschen Bundesbahn können einen Bundesbahnbeamten vorübergehend auf einem anderen Dienstposten von geringerer Bewertung unter Belassung seiner Amtsbezeichnung und seiner Dienstbezüge verwenden, wenn dies aus Gründen der Wirtschaftlichkeit oder der Betriebssicherheit geboten ist. Gründe der Betriebssicherheit können auch in der Person des Bundesbahnbeamten liegende wichtige Gründe sein.

(2) Bundesbahnbeamte, deren Dienst betriebsüblicherweise auch von Arbeitern wahrgenommen werden kann, können in Ausnahmefällen unter den Voraussetzungen des Absatzes 1 vorübergehend im Arbeiterdienst beschäftigt werden.

(3) In den Fällen der Absätze 1 und 2 sowie bei Abordnungen nach § 27 des Bundesbeamtengesetzes vom 14. Juli 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 551) können der Vorstand oder die von ihm bestimmten Dienststellen der Deutschen Bundesbahn die sofortige Vollziehung auch dann anordnen, wenn dringende Gründe des Betriebs oder der Verkehrsbedienung dies erfordern.

§ 29

Versorgung

Für die Bundesbahnbeamten ist eine Pensionsrückstellung zu bilden, deren Höhe nach versicherungsmathematischen Grundsätzen zu errechnen ist. Zu den Versorgungsleistungen gibt der Bund einen Zuschuß, dessen Höhe sich nach den Grundsätzen der Bundeszuschüsse zu den Rentenversicherungen der Angestellten und Arbeiter bemißt.

§ 30

Belohnungen

Der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn kann mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr, die im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen erteilt wird, Richtlinien für die Gewährung von Belohnungen in besonderen Fällen und für besondere Leistungen erlassen.

§ 31

Gesetzliche Sozialeinrichtungen

(1) Die Deutsche Bundesbahn führt für ihren Bereich auf dem Gebiet der Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung sowie der Zusatzversicherung und des Arbeitsschutzes die bestehenden Einrichtungen weiter.

(2) Die Bundesregierung wird ermächtigt, diese Einrichtungen durch Rechtsverordnung ganz oder teilweise auf die allgemeinen Versicherungsträger überzuleiten, sofern dies aus wirtschaftlichen oder betrieblichen Gründen zweckmäßig ist.

§ 32

Betriebliche Sozialeinrichtungen

Die betrieblichen Sozialeinrichtungen der Deutschen Bundesbahn und die anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen der Bediensteten haben ihre Aufwendungen einschließlich des Sach- und Personalaufwands selbst zu tragen. Soweit diese Einrichtungen Aufgaben erfüllen, zu denen die Deutsche Bundesbahn rechtlich verpflichtet ist, sind die erforderlichen Beträge in den Wirtschaftsplan einzustellen. Wenn es die Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn nach § 5 Abs. 1 dieses Gesetzes gestatten, sind die Einrichtungen angemessen zu unterstützen.

SECHSTER ABSCHNITT

Wirtschaftsführung

§ 33

Rechnungsführung und Geschäftsjahr

(1) Die Rechnung der Deutschen Bundesbahn ist nach aktienrechtlichen Grundsätzen zu führen.

(2) Das Geschäftsjahr der Deutschen Bundesbahn ist das Kalenderjahr.

§ 34

Investitionsplan, Wirtschaftsplan, Stellenplan

(1) Der Vorstand hat jeweils für einen Zeitraum von mindestens vier Jahren einen Investitionsplan aufzustellen und ihn jährlich den veränderten Bedürfnissen anzupassen. Der Plan umfaßt alle Investitionen zur Erneuerung, zur Erweiterung und zur Umgestaltung der Anlagen und Betriebsmittel (Brutto-Investitionen).

(2) Der Vorstand hat für jedes Geschäftsjahr rechtzeitig vor dessen Beginn einen Wirtschaftsplan aufzustellen, der die voraussichtlichen Aufwendungen und Erträge enthält und den für das kommende Jahr in Aussicht genommenen Investitionen die zur Finanzierung erforderlichen Mittel gegenüberstellt.

(3) Für jedes Geschäftsjahr ist ferner ein Stellenplan aufzustellen, der die Beamtenstellen und den Anteil der im einfachen und mittleren Dienst nicht mit Beamten zu besetzenden Dienstposten festlegt.

(4) Investitionsplan, Wirtschaftsplan und Stellenplan sind vom Verwaltungsrat zu beschließen und den Bundesministern für Verkehr und der Finanzen mitzuteilen. Der Stellenplan bedarf der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen.

§ 35

Jahresabschluß

Der Vorstand hat binnen vier Monaten nach Abschluß eines jeden Geschäftsjahres eine Bilanz und eine Jahreserfolgsrechnung aufzustellen und dem Verwaltungsrat vorzulegen. Ein die Rechnung erläuternder Geschäftsbericht ist beizufügen.

§ 36

Jahreserfolgsrechnung

(1) Die Jahreserfolgsrechnung besteht aus einer Betriebsrechnung und einer Gewinn- und Verlustrechnung.

(2) In der Betriebsrechnung sind die Betriebserträge und -aufwendungen einander gegenüberzustellen. Dabei ist der Abnutzung des Anlagevermögens durch angemessene Abschreibungen Rechnung zu tragen.

(3) Das Ergebnis der Betriebsrechnung ist in die Gewinn- und Verlustrechnung zu übernehmen. Ferner sind die sonstigen Erträge und Aufwendungen aufzuführen. Dazu gehören auch die Sonderabschreibungen und die Zuweisungen an betriebsnotwendige Rücklagen.

§ 37

Formblätter für den Jahresabschluß

Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit den Bundesministern der Finanzen und für Wirtschaft für die Gliederung des Jahresabschlusses Formblätter vorzuschreiben oder andere Vorschriften zu erlassen, die von den §§ 131 und 132 des Aktiengesetzes abweichen oder sie ergänzen.

§ 38

Rücklage

Ergibt der Jahresabschluß einen Überschuß, so sind aus dem Überschuß vor Ermittlung des Reingewinns jährlich bis zu zwei Prozent der Verkehrseinnahmen einer Rücklage zuzuführen, bis diese den Betrag von achthundert Millionen Deutsche Mark erreicht hat. In früheren Geschäftsjahren unterbliebene Zuweisungen an die Rücklage sollen in den nachfolgenden Jahren in Höhe von einem Prozent der Verkehrseinnahmen nachgeholt werden.

§ 39

Prüfung des Jahresabschlusses

(1) Der Jahresabschluß, die Buchführung und der Geschäftsbericht sind durch einen oder mehrere vom Verwaltungsrat im Einvernehmen mit dem Bundesrechnungshof zu bestellenden Wirtschaftsprüfer zu prüfen, bevor der Jahresabschluß und der Geschäftsbericht dem Verwaltungsrat vorgelegt werden.

(2) Im übrigen gelten sinngemäß die Vorschriften des Aktienrechts über die Prüfung des Jahresabschlusses und die Richtlinien des Bundesrechnungshofes für die Prüfung der Beteiligungen des Bundes. Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Abschlußprüfern und dem Vorstand über die Auslegung der Vorschriften über den Jahresabschluß und den Geschäftsbericht entscheidet der Bundesrechnungshof.

(3) Der Prüfungsbericht ist dem Vorstand und dem Verwaltungsrat vorzulegen.

§ 40

Genehmigung des Jahresabschlusses

(1) Der Verwaltungsrat hat innerhalb von zwei Monaten nach Vorlegung über den Jahresabschluß zu beschließen.

(2) Der Vorstand legt den vom Verwaltungsrat beschlossenen Jahresabschluß und den Geschäftsbericht mit dem Prüfungsbericht unverzüglich dem Bundesminister für Verkehr zur Genehmigung vor. Der Bundesminister für Verkehr entscheidet im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen.

(3) Über die Genehmigung ist innerhalb von drei Monaten zu entscheiden.

§ 41

Mitteilung an Bundestag und Bundesrat

Die Bundesregierung gibt den genehmigten Jahresabschluß dem Bundestag und dem Bundesrat zur Kenntnis.

§ 42

Veröffentlichung

Der Vorstand hat den genehmigten Jahresabschluß unverzüglich im Bundesanzeiger zu veröffentlichen.

§ 43

Gewinn und Verlust; Entlastung

(1) Über die Verwendung des nach § 38 verbleibenden Reingewinns beschließt die Bundesregierung. Sie beschließt ebenfalls über die Deckung oder den Vortrag eines Verlustes auf neue Rechnung.

(2) Die Bundesregierung beschließt ferner über die Entlastung des Verwaltungsrates und des Vorstandes.

§ 44

Wirtschafts- und Rechnungsprüfung

(1) Die Wirtschafts- und Rechnungsführung der Deutschen Bundesbahn wird durch den Bundesrechnungshof geprüft.

(2) Die Feststellungen des Bundesrechnungshofes sind dem Vorstand, dem Verwaltungsrat und den Bundesministern für Verkehr und der Finanzen mitzuteilen.

SIEBENTER ABSCHNITT

Verwaltungsrechtliche Vorschriften

§ 45

Planfeststellung

(1) Neue Anlagen der Deutschen Bundesbahn dürfen nur gebaut, bestehende Anlagen nur geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlichrechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse und Zustimmungen. Durch sie werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und den durch den Plan Be-

troffenen rechtsgestaltend geregelt. Keiner Planfeststellung bedarf an Bahnübergängen der Ersatz von Schranken durch Blinklichtanlagen mit Halbschranken.

(2) Im Planfeststellungsbeschluß sind der Deutschen Bundesbahn die Errichtung und die Unterhaltung der Anlagen aufzuerlegen, die für das öffentliche Wohl oder zur Sicherung der Benutzung der benachbarten Grundstücke gegen Gefahren oder Nachteile notwendig sind.

(3) Werden infolge Änderungen der benachbarten Grundstücke nachträglich Anlagen zur Sicherung des Betriebes notwendig, so kann die Deutsche Bundesbahn durch den Bundesminister für Verkehr zu ihrer Errichtung und Unterhaltung verpflichtet werden; die hierdurch entstehenden Kosten haben die Eigentümer dieser Grundstücke zu tragen, es sei denn, daß die Änderungen durch natürliche Ereignisse oder höhere Gewalt verursacht worden sind.

(4) Ist der Plan rechtskräftig festgestellt, so sind Beseitigungs- und Änderungsansprüche gegenüber festgestellten Anlagen ausgeschlossen.

(5) Die Deutsche Bundesbahn hat die Pläne für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Anlagen der höheren Verwaltungsbehörde des Landes, in dem die Anlagen liegen, zur Stellungnahme zuzuleiten, wenn die Pläne nicht nur den Geschäftsbereich der Deutschen Bundesbahn berühren. Die höhere Verwaltungsbehörde hat die Stellungnahme aller beteiligten Behörden des Bundes und der Länder, der Gemeinden und sonstiger beteiligter Stellen herbeizuführen.

(6) Wenn sich aus der Stellungnahme der höheren Verwaltungsbehörde ergibt, daß zwischen ihr oder einer anderen beteiligten Behörde und der Deutschen Bundesbahn Meinungsverschiedenheiten bestehen, werden die Pläne vom Bundesminister für Verkehr festgestellt; im übrigen werden sie durch den Vorstand oder durch eine von ihm ermächtigte Dienststelle der Deutschen Bundesbahn festgestellt.

§ 46

Enteignungsrecht

(1) Die Deutsche Bundesbahn hat zur Erfüllung ihrer Aufgaben das Enteignungsrecht. Die Enteignung ist zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 45 festgestellten Planes notwendig ist. Einer weiteren Feststellung der Zulässigkeit der Enteignung bedarf es nicht.

(2) Der nach § 45 festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(3) Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme fremder Grundstücke zur Ausführung von Vorarbeiten sowie über die Art der Durchführung der Enteignung trifft der Bundesminister für Verkehr nach Anhörung der höheren Verwaltungsbehörde.

(4) Im übrigen gelten die Enteigungsgesetze.

§ 47

Bauanlagen an Bundesbahnstrecken

(1) In der Nähe von Bundesbahnstrecken dürfen Bauanlagen jeder Art nur mit vorheriger Zustimmung der Deutschen Bundesbahn errichtet oder wesentlich verändert werden, wenn die Bauten

1. in einem Abstand von weniger als sechzig Meter von der Mitte des nächsten Gleises entfernt liegen,
2. bei gekrümmten Bundesbahnstrecken die notwendigen fünfhundert Meter lange Sicht auf Signale oder Wegeschranken auch bei mehr als sechzig Meter Abstand von der Mitte des nächsten Gleises beeinträchtigen.

(2) In der Nähe von Bundesbahnstrecken dürfen Lichtreklamen nur mit vorheriger Zustimmung der Deutschen Bundesbahn errichtet, angebracht oder wesentlich verändert werden, wenn die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der klaren Erkennbarkeit von Signalanlagen oder die Gefahr einer Verwechslung mit Signalanlagen besteht.

(3) Weitergehende bundes- oder landesrechtliche Vorschriften bleiben unberührt.

(4) Die Zustimmung nach den Absätzen 1 und 2 darf nur versagt oder unter Auflagen erteilt werden, wenn und soweit es aus Gründen der Betriebssicherheit oder zur Verhütung der Entstehung oder Ausbreitung von Bränden erforderlich ist.

(5) Bedürfen die Bauanlagen oder Lichtreklamen einer besonderen landesrechtlichen Genehmigung, so darf diese nur erteilt werden, wenn die nach den Absätzen 1 und 2 zuständigen Stellen vorher zugestimmt haben.

(6) Bestehende Lichtreklamen, durch die die Sicht auf Signale oder Wegeschranken in dem erforderlichen Umfange oder die klare Erkennbarkeit von Signalanlagen beeinträchtigt wird, hat der Eigentümer oder sonst Verfügungsberechtigte auf Verlangen der Deutschen Bundesbahn zu beseitigen oder zu ändern.

(7) Im Falle des Baues neuer oder der Veränderung bestehender Bundesbahnanlagen gelten die Beschränkungen nach den Absätzen 1 bis 5 von der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens an.

(8) Zur Berücksichtigung besonders schwieriger örtlicher Verhältnisse in dicht besiedelten Gebieten kann der Bundesminister für Verkehr Ausnahmen von den Beschränkungen nach den Absätzen 1 bis 7 zulassen.

§ 48

Schutzmaßnahmen

Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen in der Nähe von Bundesbahnstrecken dürfen nicht angelegt werden, wenn sie die Betriebssicherheit der Deutschen Bundesbahn durch Sichtbehin-

derung beeinträchtigen. Soweit sie bereits vorhanden sind, haben die Eigentümer oder Besitzer ihre Beseitigung zu dulden.

§ 49

Schutzwaldungen

(1) Waldungen längs der Bundesbahnstrecken können von der Deutschen Bundesbahn im Einvernehmen mit der nach Landesrecht für Schutzwaldungen zuständigen Behörde in einer Breite von vierzig Meter, gemessen von der Mitte des nächsten Gleises, zu Schutzwaldungen erklärt werden.

(2) Die Schutzwaldungen sind vom Eigentümer oder Nutznießer zu erhalten und ordnungsgemäß zu unterhalten. Die Aufsicht hierüber liegt der nach Landesrecht für Schutzwaldungen zuständigen Behörde ob.

§ 50

Sicherheit der Betriebsanlagen und Fahrzeuge

Die Deutsche Bundesbahn hat dafür einzustehen, daß ihre dem Betrieb dienenden baulichen und maschinellen Anlagen sowie die Fahrzeuge allen Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Baufreigaben, Abnahmen, Prüfungen und Zulassungen durch andere Behörden finden für die Eisenbahnanlagen und Schienenfahrzeuge nicht statt.

§ 51

Zwangsverfahren

(1) Die zwangsweise Entziehung oder Beschränkung des Rechts an Teilen des Sondervermögens „Deutsche Bundesbahn" ist nur mit Zustimmung der Bundesregierung zulässig.

(2) Die Zwangsvollstreckung gegen die Deutsche Bundesbahn wegen einer Geldforderung darf, soweit nicht dingliche Rechte verfolgt werden, erst vier Wochen nach dem Zeitpunkt beginnen, nach dem der Gläubiger seine Absicht, die Zwangsvollstreckung zu betreiben, der zur Vertretung der Deutschen Bundesbahn berufenen Behörde angezeigt hat. Die Behörde hat dem Gläubiger auf Verlangen den Empfang der Anzeige zu bescheinigen. Soweit in solchen Fällen die Zwangsvollstreckung durch den Gerichtsvollzieher stattzufinden hat, ist der Gerichtsvollzieher auf Antrag des Gläubigers vom Vollstreckungsgericht (§ 764 der Zivilprozeßordnung) zu bestellen.

(3) Der Pfändung nicht unterworfen sind solche Sachen, die für die Erfüllung der gesetzlichen Aufgaben der Deutschen Bundesbahn unentbehrlich sind.

§ 52

Beiträge und Gebühren

Auf die Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn, Beiträge und Gebühren an den Bund, die Länder, die Gemeinden (Gemeindeverbände) und Körperschaften des öffentlichen Rechts zu entrichten, finden unbeschadet des Grundsatzes des § 6 die allgemein für Bundesbehörden geltenden Vorschriften Anwendung.

§ 53

Gewerberecht

(1) Für den Betrieb der Deutschen Bundesbahn und die Nebenbetriebe, die den Bedürfnissen des Eisenbahn- und Schiffahrtsbetriebes und -verkehrs der Deutschen Bundesbahn zu dienen bestimmt sind, gelten nicht die Gewerbeordnung — mit Ausnahme der für Lehrlinge getroffenen Bestimmungen — und das Gaststättengesetz vom 28. April 1930 (Reichsgesetzbl. I S. 146).

(2) Der Bundesminister für Verkehr erläßt gemeinsam mit dem Bundesminister für Wirtschaft und dem Bundesminister für Arbeit für die Behandlung von Bahnhofswirtschaften und Bahnhofsverkaufsstellen allgemeine Verwaltungsvorschriften. Sie sollen die Versorgung der Reisenden mit Reisebedarf außerhalb der ortsüblichen Geschäftszeit ermöglichen.

ACHTER ABSCHNITT

Verhältnis zu den Ländern

§ 54

Unterrichtung, Auskunftsrecht

(1) Der Vorstand sowie die höheren Bundesbahnbehörden einerseits und die obersten Landesverkehrsbehörden andererseits unterrichten sich gegenseitig über alle Vorgänge von grundsätzlicher Bedeutung.

(2) Die obersten Landesverkehrsbehörden können vom Vorstand und von der für ihr Land zuständigen höheren Bundesbahnbehörde jede zur Erfüllung ihrer Aufgaben erforderliche Auskunft verlangen. Sie erteilen in gleicher Weise jede erforderliche Auskunft.

§ 55

Organisatorische Veränderungen

Der Bundesminister für Verkehr soll den Ländern Gelegenheit zur Stellungnahme geben, falls deren Interessen durch Erteilen oder Versagen einer Genehmigung nach § 23 Nr. 2 berührt werden.

§ 56

Reisezugfahrpläne und Tarife

Die Deutsche Bundesbahn gibt den Ländern bei der Bearbeitung des Reisezugfahrplanes und bei wichtigen, sie besonders berührenden Tarifänderungen Gelegenheit zur Stellungnahme.

§ 57

Planungen

Planungen für größere Eisenbahnbauten sind rechtzeitig den beteiligten obersten Landesverkehrsbehörden zur Stellungnahme zu übermitteln.

§ 58

Auftragsverwaltung

Auf Antrag eines Landes soll die Deutsche Bundesbahn Geschäfte der Verkehrsverwaltung, insbesondere der Eisenbahnaufsicht, nach den Weisungen und für Rechnung des Landes übernehmen.

NEUNTER ABSCHNITT

Strafvorschriften

§ 59

Handeln zum Nachteil der Deutschen Bundesbahn

(1) Wer als Mitglied des Vorstandes oder des Verwaltungsrates vorsätzlich zum Nachteil der Deutschen Bundesbahn handelt, wird mit Gefängnis bestraft.

(2) In besonders schweren Fällen tritt an die Stelle der Gefängnisstrafe Zuchthaus bis zu zehn Jahren.

§ 60

Unrichtige Darstellung

Mitglieder des Vorstandes oder des Verwaltungsrates werden mit Gefängnis bestraft, wenn sie in ihren Berichten, in ihren Übersichten über den Vermögensstand der Deutschen Bundesbahn oder in den den Wirtschaftsprüfern und dem Bundesrechnungshof gegebenen Auskünften die Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn unwahr darstellen oder verschleiern.

§ 61

Stimmenkauf

Mit Geldstrafe oder Gefängnis bis zu einem Jahr wird bestraft,

1. wer sich besondere Vorteile dafür gewähren oder versprechen läßt, daß er bei einer Abstimmung im Vorstand oder im Verwaltungsrat nicht oder in einem gewissen Sinne stimme,
2. wer besondere Vorteile dafür gewährt oder verspricht, daß jemand bei einer Abstimmung im Vorstand oder Verwaltungsrat nicht oder in einem gewissen Sinne stimme.

§ 62

Verletzung der Berufs- und Verschwiegenheitspflicht

(1) Mit Geldstrafe oder Gefängnis wird bestraft,

1. wer als Mitglied des Vorstandes oder des Verwaltungsrates seine Pflicht zur Verschwiegenheit verletzt,
2. wer als Prüfer oder als Gehilfe eines Prüfers über das Ergebnis der Prüfung falsch berichtet oder erhebliche Umstände im Bericht verschweigt,
3. wer als Prüfer oder als Gehilfe eines Prüfers seine Pflicht zur Verschwiegenheit verletzt oder unbefugt Geschäfts- und Betriebsgeheimnisse, die er bei Wahrnehmung seiner Aufgaben erfahren hat, verwertet.

(2) Die Strafverfolgung tritt im Falle des Absatzes 1 Nr. 1 nur auf Antrag der Bundesregierung ein. Die Rücknahme des Antrages ist zulässig.

ZEHNTER ABSCHNITT

Übergangsvorschriften

§ 63

Grundkapital

Innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes ist eine Inventur des Bundeseisenbahnvermögens durchzuführen. Auf Grund dieser Neubewertung setzt die Bundesregierung erstmalig das Grundkapital der Deutschen Bundesbahn fest.

§ 64

Vorstand

Die Geschäfte des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn werden von den bei Inkrafttreten dieses Gesetzes vorhandenen Vorstandsmitgliedern wahrgenommen; diese treten mit der Neubestellung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn gemäß § 11 Abs. 3 dieses Gesetzes in den einstweiligen Ruhestand. Die Bestimmung des § 39 des Bundesbeamtengesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. September 1957 (Bundesgesetzbl. I S. 1338) findet keine Anwendung.

§ 65

Verwaltungsrat

(1) Der Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn ist binnen einer Frist von drei Monaten nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu bilden. Er wird vom Bundesminister für Verkehr zu seiner ersten Sitzung einberufen.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieses Gesetzes wird der auf Grund des Bundesbahngesetzes vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955) errichtete Verwaltungsrat aufgelöst.

(3) Die Befugnisse des Verwaltungsrates werden bis zu seiner Bildung durch den Bundesminister für Verkehr ausgeübt.

§ 66

Versetzung in den einstweiligen Ruhestand

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn kann innerhalb einer Frist von fünf Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes Bundesbahnbeamte jederzeit in den einstweiligen Ruhestand versetzen.

§ 67

Versorgung

Die Ausgaben für die Versorgung der bei Inkrafttreten dieses Gesetzes vorhandenen Versorgungs-

empfänger trägt die Deutsche Bundesbahn insoweit, als sie den einer unterstellten Pensionsrückstellung im Ausgangswert von acht Milliarden dreihundertfünfzehn Millionen fünfhunderttausend Deutsche Mark entsprechenden Teil ihres Eigenkapitals bis zu fünf Prozent verzinsen kann; im übrigen fallen die Versorgungsausgaben dem Bund zur Last.

§ 68

Abgeltung von Leistungen für den Zolldienst

§ 44 des Zollgesetzes vom 20. März 1939 (Reichsgesetzbl. I S. 529) wird wie folgt geändert:

1. In Nummer 1 wird das Wort „unentgeltlich" ersetzt durch die Worte „gegen ein angemessenes Entgelt".
2. Nummer 5 erhält folgende Fassung:

„5. den mit der Zollaufsicht über ihren Verkehr betrauten Zollbeamten im Dienst den Zutritt zu Anlagen und Gebäuden unentgeltlich zu gestatten."

§ 69

Verwaltungsvorschriften

Der Bundesminister für Verkehr erläßt die zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Verwaltungsvorschriften.

§ 70

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Gleichzeitig tritt das Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951 (Bundesgesetzbl. I S. 955) in der Fassung des § 195 des Bundesbeamtengesetzes vom 14. Juli 1953 (Bundesgesetzbl. I S. 551) und des § 99 des Personalvertretungsgesetzes vom 5. August 1955 (Bundesgesetzbl. I S. 477) außer Kraft.

Begründung

zum Vorschlag der Kommission für ein neues Bundesbahngesetz

§ 1 (Sondervermögen)

Die *Kommission* ist einmütig der Auffassung, daß eine wirtschaftliche Verselbständigung der DB mit eigenwirtschaftlicher Verantwortung am leichtesten und wirksamsten über eine rechtliche Verselbständigung erreicht werden kann. Da aber unbestritten die Umwandlung der DB in eine Aktiengesellschaft eine Verfassungsänderung voraussetzen würde und zweifelhaft ist, ob dasselbe für eine Umwandlung in eine rechtsfähige Anstalt des öffentlichen Rechts zutrifft, hat sich die *Kommission*, um eine Sanierung der DB nicht zu verzögern, entschlossen, an der heutigen Rechtsform der nicht rechtsfähigen Anstalt festzuhalten. Sie hat dabei den Status dieser Anstalt so gestaltet, daß die wichtigsten Elemente selbstverantwortlicher Führung und kaufmännischer Geschäftsweise einschließlich der Preishoheit dabei verwirklicht werden.

§ 2 (Organe)

Unverändert § 7 des Bundesbahngesetzes.

§ 3 (Stellung im Rechtsverkehr)

Die Vorschrift stellt in Absatz 2 klar, daß Meinungsverschiedenheiten zwischen der DB und dem Bund nicht im Klageweg entschieden werden können.

Die Kommission würde es vorziehen, der DB die Klagebefugnisse auch dem Bund gegenüber zu geben, z. B. vor einem Bundesbahngericht; sie glaubt aber, daß es mit der Führung der DB in bundeseigener Verwaltung nicht vereinbar wäre, Meinungsverschiedenheiten innerhalb der Bundesverwaltung durch ein Gericht entscheiden zu lassen.

§ 4 (Bundeseisenbahnvermögen)

Unverändert § 3 des Bundesbahngesetzes.

§ 5 (Betriebsführung und Auflagen)

Nach geltendem Recht ist die DB „unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten". Der Vorschlag der *Kommission* beseitigt den Zwiespalt zwischen der Verpflichtung zur Wahrung der öffentlichen Interessen und der damit vielfach nicht zu vereinbarenden kaufmännischen Geschäftsführung. Die DB ist nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und muß ihren Aufwand selbst verdienen. Dem Bund ist die Möglichkeit offengehalten, aus volkswirtschaftlichen, sozialpolitischen oder anderen Gründen des Wohls der Allgemeinheit der DB Auflagen zu machen; gleichzeitig aber wird vorgeschrieben, daß der DB Ersatz zu leisten ist, soweit sie diese Auflagen im Einzelfall mit Rücksicht auf ihre Pflicht zur kaufmännischen Geschäftsführung nicht ohne einen entsprechenden Ausgleich erbringen kann. Ebenso soll der Bund für den Verlust aufkommen, der der DB daraus erwächst, daß sie Maßnahmen unterlassen muß, die sie im Rahmen kaufmännischer Geschäftsführung für geboten hält.

Bei Meinungsverschiedenheiten entscheidet die Bundesregierung, ob und in welcher Höhe eine Entschädigung zu zahlen ist. Sie hat vor ihrer Entscheidung das Gutachten einer Sachverständigen-Kommission einzuholen und ihre Entscheidung auf Grund dieses Gutachtens zu fällen. Es wird empfohlen, die Kommission mit einem von der Bundesregierung für die Dauer einer Legislaturperiode zu bestellenden unabhängigen Vorsitzenden und mit je zwei von der Bundesregierung und der DB zu benennenden Mitgliedern zu besetzen. Die Beisitzer können je nach Lage des Falles wechseln.

§ 6 (Leistungen für andere Verwaltungen)

Die Vorschrift entspricht dem geltenden Recht. Ihr Anwendungsbereich wird durch § 5 Abs. 2 insoweit eingeschränkt, als es sich um Leistungen auf Grund von Auflagen der dort bezeichneten Art handelt. Z. B. fallen Fahrvergünstigungen, soweit sie auf Gesetz beruhen, nunmehr unter § 5 Abs. 2.

§ 7 (Beförderungspflicht)

Der Vorschlag der Kommission hält die Beförderungspflicht grundsätzlich aufrecht.

Im Interesse der Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen mit dem Kraftwagen schlägt sie jedoch vor, auf die Beförderungspflicht im Nahverkehr zu verzichten. Sie hält eine solche Lockerung für unbedenklich, da gerade im Nahverkehr so viele Beförderungsmöglichkeiten aller Art bestehen, daß alle Transportwünsche zu vernünftigen Bedingungen befriedigt werden können. Diese Lockerung der Beförderungspflicht schließt natürlich nicht aus, daß die DB zu kostendeckenden Entgelten auch Beförderungen im Nahverkehr durchführt. Sie wird dies aus eigenwirtschaftlichen Erwägungen auch in allen den Fällen von sich aus tun, in denen es sich unter Berücksichtigung der Ertragslage und aus kaufmännischen Überlegungen rechtfertigt. Näheres hierzu siehe III. Teil Abschnitt C.

§ 8 (Tarife)

Allgemeine Bemerkung

Als wichtigste Voraussetzung für die Verwirklichung der in § 5 Abs. 1 geforderten Eigenwirtschaftlichkeit der DB sieht die Kommission die Tarifautonomie an. Sie hält es für unmöglich, die DB auf eine kaufmännische Geschäftsweise zu verpflichten, wenn ihr das wichtigste Recht des Kaufmanns, über den Preis seiner Ware nach der Markt- und Kostenlage selbst zu bestimmen, vorenthalten wird und sie gezwungen werden kann, bei ihren geschäftlichen Maßnahmen auf die Interessen ihrer Wettbewerber Rücksicht zu nehmen. Die DB könnte sich andernfalls bei wirtschaftlichen Fehlergebnissen stets auf Einwirkungen von hoher Hand berufen.

Absatz 1

Die Tarifautonomie findet ihre natürliche Begrenzung in der Verpflichtung der DB, die allgemeinen marktwirtschaftlichen Grundsätze zu beachten. Obwohl die DB ihr früheres Verkehrsmonopol verloren hat, ist sie auch heute noch auf Teilgebieten ein marktbeherrschendes Unternehmen. Sie unterliegt deshalb dem Verbot des Mißbrauchs wirtschaftlicher Macht. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß, wenn ihre Tarife nicht mehr der Genehmigung durch die Aufsichtsbehörde bedürfen, für die DB die Bestimmungen des Kartellgesetzes gelten. Die Vorschrift, daß die Tarife bei Vorliegen gleicher Umstände für jedermann gleich sein müssen, enthält gleichzeitig das Verbot von Diskriminierungen gegenüber Empfängern oder Verladern und von Bevorzugungen oder Benachteiligungen einzelner Plätze oder Wirtschaftsräume. Dadurch wird ausgeschlossen, daß durch Tarifmaßnahmen natürliche Standortvorteile zum Nachteil einzelner Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsräume aufgehoben oder wesentlich eingeschränkt werden.

Absatz 2

Um eine einheitliche Handhabung der Tarife bei sämtlichen Verkehrsträgern sicherzustellen, muß dem Bundesminister für Verkehr das Recht vorbehalten bleiben, allgemeine Grundsätze für die Tarifbildung, insbesondere für den Aufbau des Tarifsystems, aufzustellen. Diese allgemeinen Grundsätze dürfen aber nicht das Tarifverhältnis der Verkehrsträger untereinander reglementieren und vor allem nicht zu Tarifabstufungen zwischen den Verkehrsträgern benutzt werden.

Absatz 3

Auf Grund der von der *Kommission* empfohlenen Tarifautonomie werden die Tarife von der DB selbst festgesetzt. Sie bedürfen also nicht mehr der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr. Sie müssen sich aber im Rahmen der in den Absätzen 1 und 2 festgelegten Grundsätze halten.

Der Bundesminister für Verkehr hat die wichtige Aufgabe, darüber zu wachen, daß keine Diskriminierungen eintreten und daß vor allem die natürlichen Standortbedingungen der verladenden Wirtschaft gewahrt bleiben. Deshalb muß ihm kraft seiner allgemeinen Aufsichtsbefugnis bei Verstößen gegen die Grundsätze der Absätze 1 und 2 ein Einspruchsrecht zustehen. Im Falle eines Einspruchs kann die beabsichtigte Maßnahme nicht durchgeführt werden, solange die Gründe des Einspruchs nicht beseitigt sind. Daneben steht dem Bundesminister für Verkehr das Recht zu, der DB nach § 5 Abs. 2 Auflagen zu machen, möglicherweise mit der Folge, daß eine Entschädigung zu zahlen ist.

Absatz 4

Um eine elastische Anpassung an die Veränderungen der Wettbewerbslage zu ermöglichen, ist den meisten europäischen Eisenbahnverwaltungen das Recht eingeräumt worden, Sondervereinbarungen abzuschließen. Ausgehend von diesen Erfahrungen und unter Berücksichtigung der in den letzten Jahren im innerdeutschen Verkehr eingetretenen Wettbewerbsschwierigkeiten der DB durch das starre Festtarifsystem glaubt die *Kommission*, daß auch der DB die Möglichkeit gegeben werden muß, sich durch Sondervereinbarungen dort elastisch an die Marktverhältnisse anzupassen, wo es ihre Wettbewerbslage erfordert und wo der DB ohne ein solches Vorgehen lukrative Transportgeschäfte entgehen würden. Neben anderen von der *Kommission* vorgeschlagenen Maßnahmen würde das Recht zu Sondervereinbarungen auch dazu beitragen, ein weiteres Sinken des Verkehrsanteils der DB zu hemmen.

Die *Kommission* verkennt nicht, daß mit dem Recht zum Abschluß von Sondervereinbarungen das Tarifsystem durchlöchert wird, ohne daß die gleichen Sicherungen gegen unerwünschte volkswirtschaftliche Fehlwirkungen wie bei der Bildung von

Tarifen geschaffen werden können. Insbesondere besteht die Gefahr, daß die Sondervereinbarungen — gewollt oder ungewollt — zu Standortverschiebungen in der Wirtschaft führen. Die *Kommission* glaubt jedoch, daß bei einer verständigen Handhabung der Sondervereinbarungen und bei der von der *Kommission* vorausgesetzten engen Zusammenarbeit zwischen der DB und der Aufsichtsbehörde, der die Sondervereinbarungen mitzuteilen sind, ein Mißbrauch vermieden werden kann. Sie hat deshalb dem Bundesminister für Verkehr die Aufgabe übertragen, darauf zu achten, daß die Grundsätze eines lauteren Wettbewerbs eingehalten und keine Zugeständnisse gemacht werden, welche die Ertragslage der DB gefährden.

Absatz 5

Eine besondere Überwachung der Preisgebarung durch den Bundesminister für Wirtschaft ist nicht mehr erforderlich und auch nicht angebracht.

§ 9 (Kreditaufnahme)

Keine Bemerkungen.

§ 10 (Verwaltungsordnung)

Keine Bemerkungen.

§ 11 (Rechtsstellung des Vorstandes)

Absatz 1

Die *Kommission* schlägt keine Änderung der Zusammensetzung des Vorstandes vor. Sie folgt den Gründen, die bei der Schaffung des Bundesbahngesetzes von 1951 maßgebend gewesen sind. Sie hält die Bestellung eines Generaldirektors nicht für erforderlich, glaubt aber, daß dem Vorsitzer des Vorstandes, insbesondere mit Rücksicht auf die Durchführung der von der *Kommission* vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen, in finanziellen Fragen eine stärkere Stellung gegeben werden soll (vgl. § 12 Abs. 2). Das gilt vor allem für die Verwirklichung von Einsparungsvorschlägen.

Sie verspricht sich auch keine Verbesserung, wenn an Stelle besonderer Vorstandsmitglieder die Abteilungsleiter der Hauptverwaltung (7 Abteilungen) mit dem Generaldirektor an der Spitze den Vorstand bilden. Sie befürchtet, daß damit Sparten-Interessen ein noch stärkeres Gewicht als bisher bekommen könnten und eine Koordinierung nach übergeordneten Gesichtspunkten erschwert und damit die Gesamtverantwortung des Vorstandes geschwächt würde.

Absätze 3 und 4

Die verstärkte kaufmännische Eigenverantwortung des Unternehmens gebietet es, die Wahl und die Abberufung der Vorstandsmitglieder dem Verwaltungsrat zu übertragen.

Die Wahl auf jeweils 5 Jahre bedeutet, daß auch beim vorzeitigen Ausscheiden eines Vorstandsmitgliedes der Nachfolger wieder auf volle 5 Jahre zu bestellen ist. Die Amtszeit läuft daher für jedes Vorstandsmitglied gesondert. Eine solche Regelung erleichtert es, hervorragende Persönlichkeiten für den Vorstand zu gewinnen.

Absatz 5

Als Leiter eines kaufmännischen Unternehmens sollen die Vorstandsmitglieder nicht mehr Beamte sein. Da sie jedoch Vorgesetzte von Beamten sind, sollen sie — in Anlehnung an die Regelung für den Zentralbankrat — in einem öffentlich-rechtlichen Amtsverhältnis stehen. Aus der neuen Rechtsstellung folgt, daß ihre Bezüge usw., ähnlich wie in der Privatwirtschaft, durch Vertrag geregelt werden. Beim Abschluß der Verträge sollte darauf Bedacht genommen werden, daß jüngeren Kräften der Aufstieg in die leitenden Stellungen nicht durch ein zu hohes Alter der Vorstandsmitglieder erschwert wird.

§ 12 (Pflichten und Rechte des Vorstandes)

Absatz 2

Vgl. Bemerkungen zu § 11 Abs. 1.

Absatz 3

Die Bestimmung, daß zur Vertretung der DB jedes Vorstandsmitglied befugt ist, entspricht der bisherigen Regelung in der Verwaltungsordnung und hat sich bewährt.

§ 13 (Monatlicher Geschäftsbericht)

Keine Bemerkungen.

§ 14 (Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit)

Die Vorschrift entspricht den Grundsätzen kaufmännischer Geschäftsführung. Die *Kommission* hat hierbei Vorschläge zur Reform des Aktienrechts berücksichtigt.

§ 15 (Rechtsstellung des Verwaltungsrates)

Absatz 1

Die Ausgestaltung der DB als kaufmännisches Unternehmen macht es erforderlich, den Verwaltungsrat soweit wie möglich dem Aufsichtsrat einer Handelsgesellschaft anzugleichen.

Als dem Repräsentanten des Eigentümers muß der Bundesregierung das Recht zustehen, die Mitglieder des Verwaltungsrates zu bestellen. Die *Kommission* hat es deshalb für untunlich gehalten, im Gesetz vorzuschreiben, wie der Verwaltungsrat zusammenzusetzen ist. Sie hält es aber für notwendig, vorzuschreiben, daß entsprechend § 76 des Betriebsverfassungsgesetzes ein Drittel der Mitglieder des Verwaltungsrates Arbeitnehmervertreter sind.

Absatz 2

Der Vorschlag soll Interessenkollisionen nach Möglichkeit ausschließen und soll sicherstellen, daß die Verwaltungsratsmitglieder ihren Verpflichtungen als Angehörige eines Organs der DB voll gerecht werden zu können.

§ 16 (Sorgfaltspflicht und Verantwortlichkeit)

Vgl. Bemerkungen zu § 14.

§ 17 (Vergütung)

Keine Bemerkungen.

§ 18 (Präsident des Verwaltungsrates)

Keine Bemerkungen.

§ 19 (Aufgaben des Verwaltungsrates)

Absätze 1 und 2

Die Zuständigkeit des Verwaltungsrates entspricht der Stellung dieses Organs in einem kaufmännischen Unternehmen.

Absatz 3

Wenngleich die im geltenden Bundesbahngesetz festgelegte Befugnis des Verwaltungsrates, einzelne Aufgaben an sich zu ziehen (Kompetenz-Kompetenz), dem Grundsatz einer klaren Abgrenzung der Aufgaben widerspricht, hat sich die *Kommission* dennoch entschlossen, die seinerzeit vom Bundestag eingefügte Bestimmung beizubehalten, um dem Verwaltungsrat die Möglichkeit einer stärkeren Einwirkung auf die Sanierungsmaßnahmen zu geben.

§ 20 (Geschäftsordnung und Sitzungen des Verwaltungsrates)

Mit der Verpflichtung der DB zu einer Wirtschaftsführung nach kaufmännischen Grundsätzen und mit der Eigenverantwortlichkeit des Unternehmens ist eine Beteiligung von Vertretern der Bundesregierung in dem bisherigen Ausmaß unvereinbar.

Die Bundesminister für Verkehr und der Finanzen müssen die Möglichkeit haben, bestimmte, ihrer Aufsicht unterliegende Angelegenheiten im Verwaltungsrat zur Erörterung zu stellen. Die Mitglieder der Bundesregierung oder ihre Vertreter müssen in den in Absatz 5 genannten Fällen an den Sitzungen des Verwaltungsrates teilnehmen dürfen. Im übrigen kann der Präsident des Verwaltungsrates die Teilnahme weiterer Personen, z. B. von Referenten von Ministerien als Fachberater, zulassen.

§ 21 (Verkehrsbeirat)

Da der Verwaltungsrat sich nicht mehr aus bestimmten Gruppen zusammensetzt, andererseits aber auf die Mitwirkung kenntnisreicher Vertreter der verschiedenen Berufszweige an der Lösung verkehrswirtschaftlicher Fragen der DB nicht verzichtet werden sollte, hat die *Kommission* die Schaffung eines Verkehrsbeirates vorgeschlagen, mit dem der Vorstand und der Verwaltungsrat verkehrswirtschaftliche Fragen, die die Interessen der DB berühren, erörtern sollen. Eine solche Beratung der Organe der DB dürfte auch für die Aufsichtsbehörde wertvoll sein. Es wird sich empfehlen, dieses Gremium auch über den Wirtschaftsplan und den Jahresabschluß der DB zu hören.

Die *Kommission* empfiehlt, bei der Besetzung des Beirates die nach dem geltenden Bundesbahngesetz im Verwaltungsrat vertretenen Gruppen zu berücksichtigen.

§ 22 (Aufsichtsrecht des Bundesministers für Verkehr)

Die Aufsichtsrechte des Bundesministers für Verkehr sind dem veränderten Charakter des Unternehmens und seiner Verpflichtung zur kaufmännischen Geschäftsführung angepaßt. Die Regelung geht davon aus, daß den Organen der DB eine stärkere Eigenverantwortung auferlegt wird und deshalb eine größere Handlungsfreiheit zugebilligt werden muß.

Dem Bundesminister für Verkehr verbleiben alle Aufsichtsrechte, die sich aus der bundeseigenen Verwaltung des Unternehmens und aus der parlamentarischen Verantwortung des Bundesministers für Verkehr und der Bundesregierung ergeben. Insbesondere steht dem Bundesminister für Verkehr die Aufsicht darüber zu, daß das Unternehmen seinen Aufgaben und Verpflichtungen nach § 5 Abs. 1 nachkommt, d. h. den Betrieb sicher führt, im Rahmen einer wirtschaftlichen Betriebsführung den Anforderungen des Verkehrs Rechnung trägt und unter Beachtung der geltenden Gesetze zufriedenstellend wirtschaftet.

§ 23 (Genehmigungsrecht des Bundesministers für Verkehr)

Mit der Bestimmung in Nr. 2 ist sichergestellt, daß wesentliche Einschränkungen der Betriebspflicht nach wie vor der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr vorbehalten sind.

Zu Nr. 3 (Genehmigung allgemeiner grundlegender technischer Änderungen):

Die *Kommission* hält es für außerordentlich erwünscht und geboten, daß der Bundesminister für Verkehr im Rahmen seiner technischen Aufsicht Vorschriften über die Betriebsweise der DB erläßt, die geeignet sind, die Belange der Sicherheit der Verkehrsnutzer mit dem für die Sicherheit erforderlichen „Schutzaufwand" in ein vernünftiges, volkswirtschaftlich zu vertretendes Verhältnis zu bringen. Die *Kommission* hält eine Lockerung der geltenden Vorschriften über die Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn, die Sicherung der Wegübergänge, die Errichtung von Einfriedigungen usw. für dringend erforderlich. Grundsätzlich sollten die Aufwendungen für die Sicherheit der Eisenbahn in einem angemessenen Verhältnis zu den Aufwendungen für die Sicherheit im Straßenverkehr stehen.

§ 24 (Auskunftsrecht des Bundesministers für Verkehr)

Keine Bemerkungen.

§ 25 (Austausch von Bediensteten)

Keine Bemerkungen.

§ 26 (Rechtsverhältnisse der Beamten, Angestellten und Arbeiter)

Die *Kommission* hält eine wesentliche Einschränkung der Beamtendienstposten für geboten, wenn die DB einem Wirtschaftsunternehmen angeglichen wird. Sie schlägt deshalb vor, Beamte grundsätzlich nur für Hoheitsaufgaben und für solche Aufgaben zu verwenden, „die zur Sicherung der Betriebsführung nicht ausschließlich Personen übertragen werden dürfen, die in einem privat-rechtlichen Arbeitsverhältnis stehen". Das entspricht auch § 4 Nr. 2 des Bundesbeamtengesetzes.

Die *Kommission* hat den Eindruck gewonnen, daß die DB diese Bestimmung bei der praktischen Handhabung zu weit ausgelegt hat.

Die finanzielle Lage der DB gebietet es, durch Verminderung der Beamtenplanstellen die Versorgungslast abzubauen und den Personalbestand elastischer den Veränderungen der Wettbewerbslage und der fortschreitenden technischen Entwicklung anzupassen. Die *Kommission* ist zu der Überzeugung gelangt, daß die Frage der Beamtendienstposten für jeden Dienstzweig gesondert und gründlich mit dem Ziele der Verminderung der Beamtenplanstellen geprüft werden muß. Der Bundesregierung wird empfohlen zu überlegen, ob es aus finanziellen Gründen nicht zweckmäßig wäre, einen rascheren Abbau der Beamtendienstposten und damit auf lange Sicht einen Abbau der Versorgungslasten dadurch zu fördern, daß der DB für jede nicht wieder besetzte Beamtenplanstelle eine Erleichterung ihrer Versorgungslast gewährt wird.

Die Rechtsverhältnisse der in Absatz 3 genannten Personen (Abteilungsleiter der Hauptverwaltung der DB, Präsidenten der Direktionen und der diesen gleichstehenden Dienststellen) sind denen der Vorstandsmitglieder angepaßt. Diese Regelung hält die *Kommission* für erforderlich, um die Mitverantwortung der leitenden Persönlichkeiten zu stärken. Wegen der Übergangsregelung wird auf § 66 (Übergangsvorschriften) verwiesen.

§ 27 (Vorgesetzte; Ernennung und Versetzung von Beamten)

Absatz 3

Das Recht zur Ernennung von Bundesbahnbeamten wird auf den Vorstand der DB übertragen, um ihr auch auf dem Personalsektor eine selbständigere Stellung einzuräumen.

Absatz 4

Die Vorschrift geht über § 26 Abs. 2 des Bundesbeamtengesetzes in zweifacher Hinsicht hinaus:

1. Bei der DB sind im Hinblick auf ihren weitverzweigten Unterbau organisatorische Änderungen nicht auf *Behörden* i. S. des § 26 Abs. 2 des Bundesbeamtengesetzes zu beschränken; sie erfassen vielmehr — insbesondere bei Stillegungen von Strecken — auch kleine Dienststellen. Die Möglichkeit, auch in diesen Fällen Beamte in ein Amt mit niedrigerem Endgrundgehalt zu versetzen, muß daher geschaffen werden.
2. Während nach § 26 Abs. 1 Satz 2 des Bundesbeamtengesetzes der besoldungsrechtliche Besitzstand unverändert gewahrt bleibt, hält die *Kommission* im Interesse einer besseren Ausnutzung von Rationalisierungsmaßnahmen eine Besitzstandsklausel mit einer sich vermindernden Ausgleichszulage entsprechend der in § 10 Abs. 1 des Bundesbesoldungsgesetzes getroffenen Regelung für ausreichend.

§ 28 (Verwendung auf anderen Dienstposten)

Diese Vorschrift enthält eine Neufassung des bisherigen § 21 des Bundesbahngesetzes.

Absatz 1

Die bisherige Fassung des § 21 Abs. 1 wird erweitert. Die unterwertige Beschäftigung wird nunmehr aus Gründen der „Wirtschaftlichkeit" und der „Betriebssicherheit" zugelassen. Bei Berücksichtigung der Betriebssicherheit können die in der Person des Bediensteten liegenden wichtigen Gründe z. B. in einer wegen Nachlassens der körperlichen oder geistigen Kräfte geminderten Leistungsfähigkeit oder Verwendungsmöglichkeit bestehen.

Absatz 2

Es wird für Ausnahmefälle ermöglicht, daß Beamte der Laufbahngruppen des einfachen und des mittleren Dienstes mit Aufgaben betraut werden, die sonst von Lohnempfängern wahrzunehmen sind. Dabei ist in erster Linie an Beamte gedacht, die im förmlichen Disziplinarverfahren nicht zur Entfernung aus dem Dienst verurteilt worden sind, aber aus Gründen der Betriebssicherheit von der DB zunächst nicht auf ihrem bisherigen Verwendungsgebiet belassen werden können.

Absatz 3

Verwaltungsakte nach Absatz 1 und 2 unterliegen der verwaltungsrechtlichen Nachprüfung, wenn sie von den Betroffenen angefochten werden. Durch Absatz 3 wird deshalb dem Vorstand der DB oder den von ihm bestimmten Dienststellen die Möglichkeit gegeben, aus dringenden Gründen der Betriebsführung oder der Verkehrsbedienung trotz Anfechtung eines Verwaltungsaktes dessen sofortige vorläufige Vollziehung anzuordnen.

§ 29 (Versorgung)

Dieser Paragraph enthält eine Neuordnung des künftigen Versorgungshaushalts der DB. Er geht von dem Grundgedanken aus, daß das von der DB bisher angewandte Verfahren, die Mittel für die Versorgung der Beamten im deckungslosen Zahlungsverfahren (Umlageverfahren) aufzubringen, bei einer Geschäftsführung nach kaufmännischen Gesichtspunkten nicht zweckmäßig ist. Es muß sofort zu großen Schwierigkeiten führen, wenn sich in der Zukunft nicht erwartete Einnahmeausfälle durch Strukturwandlung oder Verkehrsrückgang ergeben, da in einem solchen Falle bei Fälligkeit des Versorgungsaufwands keine Deckung vorhanden ist. Für

die DB ist deshalb ein Rückstellungsverfahren angemessen, durch das die künftigen Pensionsanwartschaften gedeckt werden. Gleichzeitig wird damit erreicht, daß die DB den künftigen Pensionsaufwand für die heute tätigen Beamten durch den laufenden Betrieb, d. h. über die Betriebsrechnung, selbst erwirtschaften muß.

Durch § 29 wird die Pensionsrückstellung nur für die bei Inkrafttreten dieses Gesetzes vorhandenen und künftigen Beamten vorgeschrieben. Für die vorhandenen Versorgungslasten muß eine Sonderregelung getroffen werden. Wegen der Einzelheiten wird auf § 67 und die Begründung hierzu Bezug genommen.

§ 29 geht davon aus, daß die DB grundsätzlich für die Versorgung ihrer Beamten selbst aufzukommen hat. Angesichts der Höhe der für die Anwartschaften zu bildenden Rückstellung sind die Möglichkeiten für die Anwendung versicherungsmathematischer Grundsätze zunächst gering. Es ist deshalb daran gedacht, die zu bildende Pensionsrückstellung in Höhe von 6361,4 Millionen DM in einer Sanierungsbilanz der DB zu passivieren und die Betriebsrechnung mit der Dotierung und Verzinsung dieses Pensionsfonds zu belasten. Dabei wurde der Rückstellungsbetrag auf der Grundlage einer 5%igen Verzinsung berechnet. Die laufenden Zuführungen an den Pensionsfonds betragen nach dieser Berechnung:

Jahr	Anfangsstand des Pensionsfonds	Jährliche Zuführung zur Pensionsrückstellung einschl. Verzinsung des Pensionsfonds
	in Millionen DM	
0.	6 361,4	—
1.	6 764,5	435,6
2.	7 142,6	444,8
3.	7 496,5	456,0
4.	7 826,9	468,8
5.	8 134,5	482,6
6.	8 420,0	497,1
7.	8 684,0	511,7
8.	8 927,3	526,2
9.	9 150,7	540,2
10.	9 354,7	552,9

Der Zeitpunkt, von dem ab bei Aufrechterhaltung eines unveränderten Umfanges von Pensionsanwartschaften die jährliche Gesamtzuführung den Ruhegehaltzahlungen entsprechen wird, wurde nicht ermittelt, da gleichbleibende Verhältnisse nicht unterstellt werden können. Die Zuführungen lassen jedoch eine abfallende Tendenz der jährlichen Erhöhung erkennen. Die Zuschüsse, die der Bund nach *Satz 2* zu den tatsächlichen Versorgungs*ausgaben* zu leisten hat, dienen der Angleichung an die Startbedingungen der übrigen Verkehrsträger. Die Übernahme solcher — dem § 1389 RVO und § 116 AVG nachgebildeten — Zuschüsse ist gerechtfertigt, da die DB die Mittel für die Versorgung ihrer Beamten bisher voll aus eigenen Leistungen zu erbringen hat (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt C).

§ 30 (Belohnungen)

Unverändert § 23 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes.

§ 31 (Gesetzliche Sozialeinrichtungen)

Um die Durchführung des Gesetzesvorschlags nicht zu verzögern, hat die *Kommission* keine grundlegende Änderung der gesetzlichen Sozialeinrichtungen vorgeschlagen, sondern diesen Paragraphen nur der inzwischen vollzogenen Entwicklung angepaßt.

Durch den neuen Absatz 2 bringt die *Kommission* zum Ausdruck, daß nach ihren Feststellungen eine Prüfung geboten ist, ob und inwieweit es noch notwendig und aus finanziellen Gründen vertretbar ist, eigene gesetzliche Sozialeinrichtungen der DB beizubehalten. Zur Frage der Verrechnung von Leistungen der DB zu diesen Einrichtungen vgl. Begründung zu § 32. Im übrigen wird auf den IV. Teil Abschnitt A verwiesen.

§ 32 (Betriebliche Sozialeinrichtungen)

Es erscheint notwendig, im Gesetz den allgemein anerkannten Grundsatz festzulegen, daß die betrieblichen Sozialeinrichtungen ihren Aufwand selbst zu tragen haben. Bei Personal-, Sach- und Transportleistungen der DB für die gesetzlichen und betrieblichen Sozialeinrichtungen sind die *vollen* Selbstkosten einschließlich Gemeinkostenzuschlag, d. h. also nicht nur die unmittelbaren Kosten, in Rechnung zu stellen. Das gilt auch, wenn Bedienstete für diese Zwecke abgestellt und Räume sowie Betriebseinrichtungen zur Verfügung gestellt werden.

Bisher leistet die DB zu den gesetzlichen und betrieblichen Sozialeinrichtungen auch in der Form Zuschüsse, daß zum Teil in nicht erkennbarer Weise entschädigungslose Personal-, Sach- und Transportleistungen erbracht werden. Dies muß zu einer Undurchsichtigkeit der Geschäftsgebarung auf dem sozialen Sektor führen. Wie aus einer besonderen Erhebung hervorgeht, betrug der nicht offen ausgewiesene zusätzliche Aufwand der DB für soziale Zwecke (Personal- und Sachkosten) im Jahre 1957 77 Millionen DM.

Mit dem letzten Satz des § 32 wird klargestellt, daß die freiwilligen Zuwendungen der DB in einem angemessenen Verhältnis zu ihrem Betriebsertrag stehen müssen.

Vorbemerkung zu §§ 33 bis 44

Die Vorschriften über die Wirtschaftsführung haben der Anpassung der DB an ein kaufmännisches Wirtschaftsunternehmen Rechnung zu tragen. Die *Kommission* hat die Erfahrungen bei großen Gesellschaften sowie das geltende Aktienrecht und die Vorschläge zu einer Aktienrechtsreform verwertet.

§ 33 (Rechnungsführung und Geschäftsjahr)

Keine Bemerkungen.

§ 34 (Investitionsplan, Wirtschaftsplan, Stellenplan)

Abweichend von der bisherigen Übung soll die DB — wie neuerdings auch im Straßenbau und im Wasserbau — einen langfristigen Investitionsplan aufstellen. Dadurch wird erreicht, daß die zur Verfügung stehenden Mittel — unabhängig vom Jahresabschluß — besser verplant und wirtschaftlicher eingesetzt werden können.

§ 35 (Jahresabschluß)

Keine Bemerkungen.

§ 36 (Jahreserfolgsrechnung)

Keine Bemerkungen.

§ 37 (Formblätter für den Jahresabschluß)

Mit dieser aus dem Aktienrecht übernommenen Bestimmung soll die Möglichkeit offengehalten werden, die Bilanzierungsmethoden der Verkehrsträger in Zukunft zu vereinheitlichen und damit der Fortentwicklung Rechnung zu tragen.

§ 38 (Rücklage)

Keine Bemerkungen.

§ 39 (Prüfung des Jahresabschlusses)

Der Vorschlag sieht eine Prüfung des Jahresabschlusses durch Wirtschaftsprüfer vor und macht sich damit die Erfahrungen aus der Anwendung des Aktienrechts zu eigen. Zur Frage der Prüfung der DB durch interne Revisionsstellen und durch den Bundesrechnungshof vgl. Bemerkungen zu § 44.

§ 40 (Genehmigung des Jahresabschlusses)

Bei der Genehmigung des Jahresabschlusses nehmen die Bundesminister für Verkehr und der Finanzen die der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft entsprechenden Aufgaben und Rechte wahr.

§ 41 (Mitteilung an Bundestag und Bundesrat)

Entspricht § 32 Abs. 6 des Bundesbahngesetzes.

§ 42 (Veröffentlichung)

Entspricht § 32 Abs. 7 des Bundesbahngesetzes.

§ 43 (Gewinn und Verlust; Entlastung)

Keine Bemerkungen.

§ 44 (Wirtschafts- und Rechnungsprüfung)

Nach dem geltenden Bundesbahngesetz wird die Rechnung der DB durch ein eigenes Hauptprüfungsamt, das dem Bundesminister für Verkehr untersteht, geprüft. Unabhängig davon steht auch dem Bundesrechnungshof ein Prüfungsrecht auf Grund des Gesetzes über Errichtung und Aufgaben des Bundesrechnungshofes vom 27. November 1950 zu.

Nach der von der *Kommission* entwickelten Konzeption ist eine solche doppelte Prüfungszuständigkeit nicht mehr erforderlich. Um das öffentliche Interesse zu wahren und der Vorschrift des Artikels 87 GG (bundeseigene Verwaltung) zu genügen, soll die Rechnung der DB vom Bundesrechnungshof geprüft werden. Daneben muß die DB — ihrer verstärkten Eigenverantwortlichkeit und der in der Wirtschaft bestehenden Übung entsprechend — über einen eigenen internen Revisionsapparat verfügen, der dann aber nicht mehr dem Bundesrechnungshof oder dem Bundesminister für Verkehr, sondern dem Vorstand der DB untersteht. Die Aufgaben des bisherigen Hauptprüfungsamtes für die DB gehen demnach zum Teil auf den Bundesrechnungshof, zum Teil auf die besondere Revisionsabteilung der DB über. Die Aufgaben der internen Revision können sich nicht darin erschöpfen, lediglich eine Rechnungsprüfung durchzuführen. Ihre wichtigste Aufgabe sollte vielmehr darin bestehen, innerbetriebliche Vergleiche anzustellen und dem Vorstand ein ungeschminktes Bild über die Gesamtlage des Unternehmens zu vermitteln.

Vorbemerkung zu §§ 45 bis 51

Die *Kommission* hat weitgehend die Bestimmungen des Bundesfernstraßengesetzes verwertet, um eine einheitliche Regelung zu fördern.

§ 45 (Planfeststellung)

Die Bestimmungen über die Planfeststellung schließen an das bisherige Recht und an die §§ 17 und 18 des Bundesfernstraßengesetzes an.

Die *Kommission* hat festgestellt, daß für die Verkehrsträger Straße, Wasserstraße und Eisenbahn unterschiedliche Vorschriften über die Planfeststellung bestehen. Sie hält eine Vereinheitlichung und Vereinfachung dieser Vorschriften für notwendig, ohne hierfür im einzelnen Vorschläge machen zu wollen.

§ 46 (Enteignungsrecht)

Entspricht § 37 des Bundesbahngesetzes.

§ 47 (Bauanlagen an Bundesbahnstrecken)

Entspricht § 9 des Bundesfernstraßengesetzes.

§ 48 (Schutzmaßnahmen)

Entspricht § 11 des Bundesfernstraßengesetzes.

§ 49 (Schutzwaldungen)

Entspricht § 10 des Bundesfernstraßengesetzes.

§ 50 (Sicherung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge)

Unverändert § 38 des Bundesbahngesetzes.

§ 51 (Zwangsverfahren)

Unverändert § 39 des Bundesbahngesetzes.

§ 52 (Beiträge und Gebühren)

Unverändert § 40 des Bundesbahngesetzes.

§ 53 (Gewerberecht)

Unverändert § 41 des Bundesbahngesetzes.

§§ 54 bis 57 (Verhältnis zu den Ländern)

Die Bestimmungen der §§ 54 ff. gehen davon aus, daß es sich bei der DB um ein *Sondervermögen des Bundes* handelt. Die *Kommission* ist der Auffassung, daß nur dem Bund als Eigentümer des Sondervermögens Rechte hieran zustehen können; für Rechte Dritter ist kein Raum. Hinzu kommt, daß die kaufmännische Geschäftspolitik, wie sie in Zukunft für die DB notwendig sein wird, möglichst wenig durch die Einwirkung dritter Stellen beschränkt werden darf. Die Vergangenheit hat gezeigt, wie groß die Gefahr ist, daß solche Mitwirkungsrechte letztlich zu Lasten des Steuerzahlers ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Interessen der DB angewandt werden. Grundsätzlich müssen sich die Gebietskörperschaften, wenn sie Forderungen an den Bund zu haben glauben oder ihre Interessen gewahrt sehen möchten, an den Eigentümer des Unternehmens und sein Aufsichtsorgan, also an den Bund bzw. den Bundesminister für Verkehr wenden.

Ungeachtet dieser grundsätzlichen Einstellung hält es die *Kommission* zur Sicherstellung einer guten Zusammenarbeit mit den Ländern jedoch für notwendig, daß die DB und die Länder zu gegenseitiger Unterrichtung und Auskunft verpflichtet werden, daß die Länder bei der Gestaltung der Reisezugfahrpläne mitwirken und daß ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wird, wenn wichtige, sie besonderes berührende Tarifänderungen beabsichtigt sind, wenn größere Eisenbahnbauten geplant werden und wenn der Bundesminister für Verkehr über die Genehmigung zur Stillegung einer Strecke oder eines wichtigen Bahnhofs zu entscheiden hat.

§ 58 (Auftragsverwaltung)

Unverändert § 51 des Bundesbahngesetzes.

§§ 59 bis 62 (Strafvorschriften)

Die Strafvorschriften sind den entsprechenden Bestimmungen des Aktienrechts angepaßt. Die Mitglieder der Organe der DB sollen für ihr Verhalten in gleicher Weise verantwortlich sein wie die leitenden Personen der Wirtschaft.

Übergangsbestimmungen

§ 63 (Grundkapital)

Das Grundkapital, das nach § 1 Abs. 3 von der Bundesregierung festzusetzen ist, soll erstmalig auf Grund einer Inventur ermittelt werden, die innerhalb von zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes durchzuführen ist. Über spätere Änderungen hat die Bundesregierung von Fall zu Fall zu beschließen.

§ 64 (Vorstand)

Keine Bemerkungen.

§ 65 (Verwaltungsrat)

Keine Bemerkungen.

§ 66 (Versetzung in den einstweiligen Ruhestand)

Der Vorstand wird ermächtigt, innerhalb einer Frist von 5 Jahren Bundesbeamte in den einstweiligen Ruhestand zu versetzen. Eine solche Vorschrift ist einmal im Hinblick auf § 26 Abs. 3 erforderlich, nach dem die Abteilungsleiter der Hauptverwaltung der DB sowie die Präsidenten der Bundesbahndirektionen und der diesen gleichstehenden Dienststellen nicht mehr Beamte, sondern durch Vertrag angestellte Amtsträger sein sollen. Im übrigen wird es durch diese Vorschrift dem Vorstand für eine begrenzte Übergangsfrist ermöglicht, die von der *Kommission* auf allen Gebieten empfohlenen Maßnahmen auch in personalwirtschaftlicher Hinsicht durchzuführen. Die *Kommision* glaubt, daß diese Vorschrift keine schwerwiegende Bedeutung erhalten wird, weil schon durch den natürlichen Abgang im allgemeinen eine ausreichende personalwirtschaftliche Beweglichkeit gegeben ist. Deshalb wurde auch von einer Übertragung der Befugnis auf die Präsidenten der Bundesbahndirektionen abgesehen, so daß der Vorstand in jedem Einzelfall für die Entscheidung unter Würdigung sozialer Gesichtspunkte zuständig ist.

§ 67 (Versorgung)

§ 67 enthält eine Aufteilung der Ausgaben für die Versorgung der bei Inkrafttreten dieses Gesetzes vorhandenen Versorgungsempfänger zwischen dem Bund und dem Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn". Eine solche Aufteilung ist notwendig, wenn der in § 5 Abs. 1 verankerte Grundsatz der Betriebsführung nach kaufmännischen Gesichtspunkten auch auf dem Personalsektor verwirklicht werden soll. Voraussetzung hierfür ist, daß die DB von dem einer gesunden Betriebswirtschaft abträglichen Prinzip, die Versorgungsausgaben im deckungslosen Zahlungsverfahren aufzubringen, auf ein der Klarheit und Überschaubarkeit künftiger Verpflichtungen dienendes Pensionsrückstellungsverfahren übergeht. Die Übernahme gewisser Lasten auf den Bund bezweckt eine Entzerrung der Wettbewerbslage und berücksichtigt deshalb die entsprechenden Zuschüsse, wie sie der Bund an die Rentenversicherungsträger leistet, die Belastung der DB aus der Doppelversorgung ihrer Beamten auf Grund der derzeitigen Regelung des Bundesbeamtengesetzes sowie die Mehraufwendungen, die auf die Ausweitung des Beamtenkörpers der Deutschen Reichsbahn während des zweiten Weltkrieges zurückzuführen sind. Schließlich berücksichtigt die Aufteilung auch den Umstand, daß die DB — obwohl sie kaufmännisch zu führen ist — nicht wie die Pensionskassen des privaten Rechts mit Ausgleichsforderungen gegenüber dem Bund ausgestattet worden ist.

Die Ermittlung des angemessenen Aufteilungsverhältnisses beruht ebenfalls auf dem Rück-

stellungsprinzip. Für die volle Anwartschaftsdeckung ist unter Zugrundelegung eines Zinssatzes von 5 v. H. ein Rückstellungsbetrag von 8315,5 Millionen DM erforderlich, ein Betrag, der in dieser Höhe weder bei der DB noch beim Bund passiviert werden kann. Ihm ist deshalb lediglich die Bedeutung eines Hilfsmittels für die Berechnungsart beigelegt worden.

Die DB soll danach den Versorgungsaufwand insoweit tragen, als ihr eine Verzinsung des Eigenkapitals in Höhe der an sich jeweils erforderlichen Rückstellung im Rahmen von 5 v. H. möglich ist. Die unterstellte Kapitalentnahme einschließlich des möglichen Zinsausfalles geht zu Lasten des Bundes. Die Aufgliederung des Versorgungsaufwands stellt sich hiernach wie folgt dar:

	Bund		DB	
	Im Jahr 0	Im Jahr 10	Im Jahr 0	Im Jahr 10
Versorgungslast für die im Jahr 0 bereits vorhandenen Versorgungsempfänger, soweit sie nicht durch eine Verzinsung von 5 v. H. des Deckungskapitals aufgebracht wird	455,8 Millionen DM	337,7 Millionen DM	—	—
Verzinsung des Deckungskapitals für die im Jahr 0 bereits vorhandenen Versorgungsverpflichtungen	in Höhe des nebenstehenden Zinsausfalles		bis 405,8 Millionen DM	bis 200 Millionen DM

Die dargestellten Versorgungsausgaben werden sich erheblich vermindern, wenn durch eine Änderung des Bundesbeamtengesetzes die Auswirkungen der Doppelversorgung beseitigt werden. Im übrigen laufen sie bis zum Jahre 2014 aus.

§ 68 (Abgeltung von Leistungen für den Zolldienst)

Keine Bemerkungen.

§ 69 (Verwaltungsvorschriften)

Keine Bemerkungen.

§ 70 (Inkrafttreten)

Keine Bemerkungen.

Hauptbericht

Allgemeiner Überblick über das Gesamtproblem

1. Eine Betrachtung und Beurteilung der Lage der DB muß zunächst davon ausgehen, *welche Stellung* dieses Unternehmen *in der auf marktwirtschaftliche Grundsätze* ausgerichteten deutschen *Volkswirtschaft* einnimmt.

Die DB ist auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Rechtsnachfolgerin der früheren Deutschen Reichsbahn, die ihrerseits auf Grund der Reichsverfassung von 1919 durch Gesetz vom 30. April 1920 als Zusammenschluß der Staatseisenbahnen der deutschen Länder errichtet worden war.

Im Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23. Mai 1949 ist in Artikel 87 bestimmt, daß die Bundeseisenbahnen in bundeseigener Verwaltung mit eigenem Verwaltungsunterbau geführt werden.

Durch das „Gesetz über die vermögensrechtlichen Verhältnisse der Deutschen Bundesbahn" vom 2. März 1951 wurde das Reichseisenbahnvermögen mit Wirkung vom 24. Mai 1949 Vermögen des Bundes als „Sondervermögen Deutsche Bundesbahn".

Das *Bundesbahngesetz vom 13. Dezember 1951* (BbG) schuf schließlich die noch heute gültige Rechtsgrundlage für die DB, auf Grund deren die „Bundesrepublik das Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes mit eigener Wirtschafts- und Rechnungsführung verwaltet". Als Hauptrichtlinie für diese Aufgabe ist in § 4 festgelegt, daß die *„DB unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten ist"*.

2. Die *Deutsche Reichsbahn* besaß — ebenso wie die früheren Staatseisenbahnen und auch andere europäische Eisenbahnen — ein *faktisches Transportmonopol*, das nur in ganz bestimmten Verkehrsrelationen von der Binnenschiffahrt beschränkt wurde. Diese monopolistische Machtstellung führte zu der Notwendigkeit, durch Vorschriften über eine gemeinnützige Verkehrsbedienung *Schutzmaßnahmen für den Verkehrsnutzer* zu treffen. Sie ermöglichte es andererseits der Regierung, sich dieses Sondervermögens zur *Förderung wirtschaftlicher, sozialpolitischer und militärischer Aufgaben* zu bedienen. Das Eisenbahnnetz wurde im engen Zusammenhang mit der Entwicklung der gewerblichen Wirtschaft ausgebaut und war für die Standortbildung der Industrie, vor allem auch durch die Gestaltung der Gütertarife, von oft entscheidendem Einfluß. Auch die Personentarife waren mangels anderer Verkehrsmittel ein wirksamer Faktor der Wirtschafts-, Sozial- und Kulturpolitik.

Die Eisenbahn war dank ihrer Monopolstellung in der Lage, diese Aufgaben ohne Schwierigkeiten zu erfüllen und darüber hinaus noch namhafte Beträge für den Staatshaushalt abzuwerfen. Sie konnte, ohne in jedem Einzelfall auf Wirtschaftlichkeit achten zu müssen, allen möglichen Verkehrswünschen nachkommen: Strecken ausbauen, Bahnhöfe errichten und sonstige Beförderungsmöglichkeiten und -einrichtungen schaffen, die nicht selten mehr den Wünschen des Staates als ihren eigenen wirtschaftlichen Interessen entsprachen. Es galt als erstrebenswertes Ziel öffentlicher Verkehrspolitik,

möglichst jedem Dorf eine Eisenbahnverbindung zu schaffen.

3. Diese außerordentlich großzügige Übernahme staatspolitischer Aufgaben wurde den meisten Eisenbahnen zum Verhängnis, als ihnen durch das Aufkommen des Kraftwagens ein für die Bedienung des Reiseverkehrs und der Wirtschaft (Haus-Haus-Verkehr) überaus beweglicher Konkurrent entstand. *Damit wandelte sich die Marktsituation im Verkehr* während der vergangenen Jahrzehnte in den industriell entwickelten Ländern Europas wie auch in den USA *in entscheidender Weise.*

Dies verdient hier nicht aus historischem Interesse Beachtung, sondern wegen der damit zu verbindenden Feststellung, daß nicht überall oder nur sehr zögernd — besonders auch bei der Eisenbahn selbst — die notwendigen Folgerungen aus der veränderten Situation gezogen wurden. Dadurch sind im verkehrspolitischen Bereich Störungen eingetreten, die sich auf das gesamte Transportsystem innerhalb der Volkswirtschaft nachteilig auswirken und bei den Eisenbahnen besonders fühlbar sind.

4. Die Veränderungen, die mit dem Aufkommen von Wettbewerbern der Eisenbahn (zunächst Kraftwagen, später Luftverkehr, heute Rohrleitungen) einhergingen, werden allgemein als *Übergang vom Monopolmarkt zum Wettbewerbsmarkt"* gekennzeichnet. Wenn auch diese vereinfachende Charakterisierung nicht allen auftretenden Marktformen und Marktbeziehungen im Verkehr gerecht werden kann, so ist sie doch für die Kennzeichnung einer umwälzenden wirtschaftlichen Wandlung und für die Ableitung der hieraus sich ergebenden Notwendigkeiten ausreichend.

Zur Verdeutlichung seien nachstehende Zahlen ausgewählt:

a) Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern in 1000

Jahr (1. Juli)	Krafträder	Personenkraftwagen	Kraftomnibusse	Lastkraftwagen	Kraftfahrzeuganhänger
1938	857	714	12	214	—
1950	914	518	14	358	214
1951	1 181	685	17	414	232
1952	1 582	904	20	493	271
1953	2 005	1 129	22	555	305
1954	2 301	1 397	25	572	321
1955	2 433	1 666	26	564	325
1956	2 448	2 033	27	576	332
1957	2 388	2 456	28	595	343
1958	2 178	2 940	29	603	339

b) Bestand an fahrfähigen Binnenschiffen

Jahr	Güterschiffe mit eigener Triebkraft			Güterschiffe ohne eigene Triebkraft	
	Anzahl	1000 PS	1000 t	Anzahl	1000 t
1938		177	406		4 373
1950	1 661	239	485	3 470	2 504
1951	1 958	321	636	3 477	2 496
1952	1 980	358	698	3 453	2 496
1953	2 170	428	822	3 419	2 505
1954	2 406	509	970	3 574	2 620
1955	2 706	608	1 142	3 618	2 652
1956	3 094	739	1 364	3 614	2 651
1957	3 460	866	1 580	3 574	2 626
1958	3 760	1 001	1 794	3 527	2 612
1959	4 088	1 145	2 028	3 480	2 609

c) Beförderte Güter in 1000 t

Jahr	Deutsche Bundesbahn		Binnenschiffahrt		Straßenfernverkehr	
1936*)	275 000	*71,4* v.H.	100 000	*26,0* v.H.	10 000	*2,6* v.H.
1950	229 347	*68,7* v.H.	71 855	*21,5* v.H.	32 900	*9,8* v.H.
1951	254 933	*66,2* v.H.	88 111	*22,9* v.H.	41 800	*10,9* v.H.
1952	262 371	*64,3* v.H.	95 270	*23,3* v.H.	50 600	*12,4* v.H.
1953	246 799	*61,1* v.H.	101 381	*25,1* v.H.	55 900	*13,8* v.H.
1954	252 288	*59,6* v.H.	109 385	*25,9* v.H.	61 125	*14,5* v.H.
1955	282 830	*59,2* v.H.	124 612	*26,1* v.H.	70 443	*14,7* v.H.
1956	299 324	*58,7* v.H.	135 920	*26,6* v.H.	74 866	*14,7* v.H.
1957	303 335	*58,1* v.H.	142 331	*27,2* v.H.	76 917	*14,7* v.H.
1958	274 306	*56,0* v.H.	137 139	*28,0* v.H.	78 276	*16,0* v.H.

d) Beförderungsleistungen im Güterverkehr in Millionen t/km

Jahr	Deutsche Bundesbahn		Binnenschiffahrt		Straßenfernverkehr	
1936*)	46 000	*67,7* v.H.	20 000	*29,4* v.H.	2 000	*2,9* v.H.
1950	48 078	*66,3* v.H.	16 752	*23,0* v.H.	7 800	*10,7* v.H.
1951	55 061	*64,0* v.H.	21 047	*24,5* v.H.	9 900	*11,5* v.H.
1952	55 253	*61,6* v.H.	22 452	*25,0* v.H.	12 000	*13,4* v.H.
1953	50 942	*58,4* v.H.	23 041	*26,4* v.H.	13 300	*15,2* v.H.
1954	52 056	*57,8* v.H.	25 054	*27,3* v.H.	14 581	*15,9* v.H.
1955	58 063	*56,2* v.H.	28 624	*27,7* v.H.	16 703	*16,1* v.H.
1956	61 642	*55,2* v.H.	32 270	*28,9* v.H.	17 697	*15,9* v.H.
1957	62 385	*54,6* v.H.	33 953	*29,5* v.H.	18 195	*15,9* v.H.
1958	56 635	*52,5* v.H.	32 783	*30,4* v.H.	18 481	*17,1* v.H.

*) Bundesgebiet

5. Wie die Zahlen zeigen, haben sich die Elemente des Wettbewerbs zunehmend verstärkt. Die *Kommission* sieht in dieser Entwicklung als Zeichen technischen und wirtschaftlichen Fortschritts grundsätzlich keinen Nachteil. Im Gegenteil bedarf nach ihrer Auffassung jedes neu auftretende Transportmittel, das eine Senkung der volkswirtschaftlichen und betriebswirtschaftlichen Transportkosten mit sich bringt, einer freien Entfaltung. Sie hält deshalb auch die Wahrung von Besitzständen um jeden Preis im volkswirtschaftlichen Interesse für unvertretbar.

Auf der anderen Seite sind aber auch *Maßnahmen ungerechtfertigt,* mit welchen der *Staat* solche neuen Wettbewerber über eine erste Starthilfe hinaus nachhaltig fördert, die *tatsächliche Wettbewerbslage künstlich beeinflußt* und im Endergebnis der Volkswirtschaft dadurch Verluste entstehen, die dem Ziel der „Maximierung des Sozialprodukts" entgegenwirken.

Dies ist in Deutschland in der Vergangenheit unzweifelhaft geschehen und zum Teil auch heute noch der Fall. Der Staat hat die Entwicklung des *Kraftfahrzeugs* vor allem in den Jahren nach 1933 bewußt vorangetrieben und ihm auch nach dem zweiten Weltkrieg Begünstigungen steuerlicher Art zukommen lassen. Hinzu kommen die unterschiedlichen Bindungen des Kraftwagens und der Eisenbahn an den Staat, von denen noch zu sprechen sein wird. Die Folge war, daß der Kraftwagen seine Chance nützte, vermöge seiner Auswahlmöglichkeiten in alle Relationen des Eisenbahnverkehrs immer stärker eindrang, lukrative Verkehre an sich zog und damit die Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn mehr und mehr beeinträchtigte.

Daneben wurde auch der *Ausbau der Wasserstraßen* unter Einsatz erheblicher öffentlicher Mittel gefördert, um den erschlossenen Gebieten neben der Verbesserung der Landeskultur billigere Verkehrswege zur Verfügung zu stellen.

Die deutsche Binnenschiffahrt konnte sich, wie die Statistik zu Ziffer 4 zeigt, nach Neubeschaffung des erforderlichen Schiffsmaterials bald wieder den gleichen Anteil am Verkehrsvolumen und an der Verkehrsleistung sichern, wie sie ihn im Jahre 1937 innehatte. Dies wäre ihr vermutlich nicht so rasch gelungen, wenn auch sie von vornherein zur Tragung der ihr zuzurechnenden Wegekosten herangezogen worden wäre.

Eine ähnliche Entwicklung zeigt sich auch hinsichtlich des *Luftverkehrs,* der — wenn er als Wettbewerber der Eisenbahn gegenwärtig auch nur in bestimmten Verkehrsbeziehungen von Bedeutung ist — durch staatliche Zuschüsse zu den Anlagen und Sicherungseinrichtungen begünstigt wird.

Zur Entwicklung der Transporte in *Rohrleitungen* vgl. Ziffer 6.

6. Die *Tendenzen* eines *verschärften Wettbewerbs* unter den Verkehrsmitteln werden sich *in Zukunft verstärken.*

In der Erkenntnis, daß für die Überlegungen der *Kommission* vor allem die *künftige Verkehrsentwicklung* entscheidend ist, hat sie das Bundesverkehrsministerium gebeten, die beim Ifo-Institut (Institut für Wirtschaftsforschung — München) in Auftrag gegebene Analyse der zu erwartenden wirtschaftlichen Wachstumstendenzen und ihrer voraussichtlichen Einflüsse auf die Entwicklung des Güterverkehrs der Binnenverkehrsträger Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Straßengüterfernverkehr bis zum Jahre 1970 auszudehnen und durch eine Untersuchung der Entwicklungstendenzen des Personenverkehrs zu ergänzen. Die wichtigsten Ergebnisse dieses Gutachtens sind im IX. Teil des Berichts Abschnitt A wiedergegeben.

Besonderer Aufmerksamkeit bedürfen nach Ansicht der *Kommission* nachstehende Faktoren:

a) die Veränderungen beim Energietransport, und zwar vor allem die Verdrängung von Kohle durch Heizöl, sowie das spezifische Sinken des Energieverbrauchs der Industrie, das einen relativen Rückgang des Anteils der Kohletransporte am gesamten Transportaufkommen zur Folge hat:

   1957 = 26,4 v. H.
   1965 = 23,7 v. H.
   1970 = 23,0 v. H.;

b) die zunehmende Beförderung von Roh- und Heizöl durch Rohrleitungen:

1965	25 Millionen t	6,5 Mrd. t/km
1970	35 Millionen t	9,5 Mrd. t/km;

c) die zunehmende Verwendung von Erdgas aus dem EWG-Raum (Italien, Frankreich, Nord-Afrika);

d) weitere Verminderungen des relativen Transportanteils der Eisenbahn müssen für einen späteren Zeitraum erwartet werden

   bei einem Übergang der mit Kohle betriebenen Kraftwerke auf die Verwendung von Atomenergie,

   bei einer Umstellung der Beförderung von Mineralölprodukten (weiße Ware) durch Rohrleitungen oder im Werkverkehr der Raffinerien,

   durch Vermahlung von Erzen und Kohle am Produktionsort und ihren Transport in Rohrleitungen;

e) ferner wäre mit einer Verringerung des Transportaufkommens der DB zu rechnen,

   wenn das Bundesverfassungsgericht die Zulässigkeit einer Kontingentierung bzw. Konzessionierung im Güterkraftverkehr verneinen sollte

   und

   wenn in Abänderung der Verordnung über die Abmessungen und Gewichte von Kraftfahrzeugen vom 21. März 1956 eine wesentliche Erhöhung der Nutzlasten der Schwerlastwagen erfolgen sollte.

Es kann nicht Aufgabe dieses Gutachtens sein, auf Grund eigener Untersuchungen Prognosen für den

künftigen Bedarf der deutschen und der europäischen Wirtschaft aufzustellen und hieraus schlüssige Angaben über das Transportaufkommen und die Transportleistungen abzuleiten. Auch mag manche der Sorgen, die hier zum Ausdruck gebracht werden, noch nicht gegenwartsnah sein. Auf der anderen Seite läßt jedoch die rasante technische Entwicklung dieses Jahrhunderts vermuten, daß mit den aufgezeigten Erscheinungen, die sich zweifellos auf die DB auswirken werden, in einem allerdings noch nicht näher zu beziffernden Ausmaß zu rechnen ist.

7. Von diesen nüchternen Tatsachen ausgehend, stellte sich der *Kommission* die *zentrale Frage,* ob die DB *in Zukunft* in der Lage sein werde, diesem *Wettbewerb wirksam zu begegnen,* und welche Maßnahmen zur Erreichung dieses Zieles vorzuschlagen sind.

Hierzu ist zunächst auf einige *Besonderheiten* hinzuweisen, welche für die Situation von Eisenbahnunternehmungen allgemein kennzeichnend sind:

a) Die sprunghafte technische Entwicklung im Verkehr führt notwendigerweise zum *vorzeitigen Veralten noch betriebsfähiger Anlagen.* Fertigungsbetriebe, die im allgemeinen mit weniger langlebigen Gebrauchsgütern arbeiten und diese schnell abzuschreiben pflegen, haben unter einer solchen Entwicklung weniger zu leiden. Bei den Eisenbahnen handelt es sich aber vorwiegend um langlebige Anlagen. Das gilt besonders für die gesamte Infrastruktur. Hier kann eine vorzeitige wirtschaftliche Entwertung den Rationalisierungserfolg und damit die Produktivitätssteigerung, die mit der Installierung neuer Anlagen erhofft werden, teilweise aufheben. So kann die Einführung moderner Stellwerke einen Rationalisierungserfolg bedeuten, dem aber die Entwertung der bisherigen Stellwerke, deren technische Lebensdauer noch nicht erreicht ist, gegenübersteht. Die Elektrifizierung kann noch brauchbare Einrichtungen für den Dampfbetrieb entwerten usw.

b) Hinzu kommt, daß die *Eisenbahn als Dienstleistungsbetrieb* von hoher Arbeitsintensität mit einer *unterdurchschnittlichen Produktivitätssteigerung* rechnen muß. Damit ist die Gefahr verbunden, daß Produktivitätssteigerungen zumeist durch Kostenerhöhungen (Preis- und Lohnerhöhungen) aufgewogen werden, weil sich Löhne und Preise erfahrungsgemäß nicht nach dem Leistungsvermögen eines speziellen Wirtschaftszweigs richten, sondern häufig nach einer Erhöhung auf Grund der maximalen Produktivitätssteigerung — z. B. der Industrien der Massenproduktion — tendieren, wodurch sich zwangsläufig inflatorische Wirkungen ergeben. Wie ernst die Situation in dieser Hinsicht ist, erhellt daraus, daß in Schätzungen von Konjunkturforschungsinstituten in den nächsten 10 Jahren mit Lohn- und Gehaltssteigerungen von insgesamt 40 v. H. gerechnet wird. Eine ähnliche Entwicklung wäre gegebenenfalls auch bei den wichtigsten Kostengütern der Eisenbahn zu erwarten.

c) Da den Eisenbahnen eine Anpassung an Änderungen des allgemeinen Preisniveaus (Geldwertänderungen) und an Veränderungen der für sie relevanten Löhne und Preise im Wege der Produktivitätssteigerung nur in begrenztem Umfang möglich ist, sind sie darauf angewiesen, ihre eigenen Preise, das heißt die *Tarife,* anzuheben. Diese Maßnahme ist aber wiederum nicht überall durchführbar, sei es, daß die Eisenbahn in ihrer Preispolitik nicht frei ist oder daß sie auf eine unter günstigeren Verhältnissen arbeitende Konkurrenz Rücksicht nehmen muß.

d) Zum Unterschied von der Eisenbahn haben bei anderen Verkehrsbetrieben, die ebenfalls als lohnintensiv gelten, die *Personalaufwendungen* nicht das Gewicht wie bei der Eisenbahn, weil diese Unternehmungen nur für das eingesetzte Personal zuzüglich der Sozialbeiträge aufzukommen haben, während die DB mit einem übermäßig großen Versorgungsaufwand belastet ist. Die Personalausgaben für die anderen Verkehrsunternehmungen sind zum überwiegenden Teil variable Kosten, die sich nach dem Verkehrsumfang richten; für die Eisenbahn sind die Personalausgaben vorwiegend fixe Kosten. Das gilt besonders für die Versorgungsbezüge, die auch bei einer Personalverminderung nicht sinken, sondern gerade dann ansteigen.

8. Gegenüber der *Kommission* ist die Auffassung vertreten worden, man dürfe bei der Beurteilung der DB ihre *mangelnde Rentabilität* nicht zum leitenden Gesichtspunkt machen. Dazu ist folgendes zu bemerken:

Mangelnde Rentabilität kann verschiedene Ursachen haben. Sie kann entweder darauf beruhen, daß eine wirtschaftliche Leistung unter ihrem tatsächlichen Wert verkauft wird oder daß eine Arbeit über ihren Wert bezahlt wird. Die Ursache der Unwirtschaftlichkeit kann aber auch darauf beruhen, daß die Kombination von menschlicher Arbeitskraft und maschineller Leistung unzweckmäßig ist. Alle drei Ursachen mangelnder Rentabilität liegen bei der DB vor.

So darf darauf hingewiesen werden, daß z. B. im Stückgutverkehr die Leistungen der DB bei sperrigen und voluminösen Stückgütern nicht angemessen honoriert werden. Dasselbe gilt für den Berufs- und Schülerverkehr. Auch ist bei der DB eine Überzahlung von Arbeitsleistungen festzustellen. Beispiel hierfür ist die Doppelversorgung der ins Beamtenverhältnis übernommenen früheren Bundesbahnarbeiter. Die Nichtanrechnung ihrer Sozialversicherungsrenten auf ihren Pensionsanspruch hat zur Folge, daß die ins Beamtenverhältnis übernommenen Arbeiter insgesamt eine Altersversorgung erhalten, die vielfach über ihren letzten Bezügen als aktive Beamte liegt. Das ist zweifellos eine Überzahlung ihrer Leistungen und stellt außerdem eine Ungerechtigkeit sowohl gegenüber den Arbeitern dar, die nicht ins Beamtenverhältnis übernommen werden, als auch gegenüber den Beamten, die nicht aus der Arbeiterschaft hervorgegangen sind.

Auch für die unzweckmäßige Kombination von menschlicher Arbeitskraft und Maschineneinsatz lassen sich zahlreiche Beispiele anführen. Es sei in diesem Zusammenhang nur auf eine Quelle besonderer Unwirtschaftlichkeit der DB hingewiesen, nämlich darauf, daß bei der DB noch über 8000 Dampflokomotiven vorhanden sind, während die Niederländischen Eisenbahnen, die allerdings unter günstigeren Bedingungen wirtschaften konnten, ihre letzte Dampflokomotive bereits im Museum abgeliefert haben!

Mangelnde Rentabilität bedeutet nichts anderes, als daß Menschen in unwirtschaftlicher Weise beschäftigt werden, also menschliche Arbeitskraft vergeudet wird. *Diese Unwirtschaftlichkeit verhindert zwangsläufig eine Hebung des Lebensstandards der gesamten Bevölkerung.* Infolgedessen lassen sich keinerlei Argumente finden, die es rechtfertigen würden, den Gesichtspunkt der Rentabilität bei der DB außer acht zu lassen.

9. Während es sich bei den in Ziffer 7 und 8 erwähnten Tatbeständen mehr oder weniger um Erscheinungen handelt, die mit der strukturellen Eigenart der Eisenbahn zusammenhängen, bestehen noch *andere exogene Faktoren,* die sich für die Eisenbahn nachteilig hinsichtlich ihrer Wettbewerbsstellung gegenüber anderen Verkehrsträgern auswirken und ein Ungleichgewicht in der Verkehrswirtschaft zur Folge haben. Die Notwendigkeit, die *Wettbewerbsbedingungen* unter den Verkehrsträgern möglichst weitgehend *anzugleichen,* wird allgemein anerkannt. Die *Kommission* befindet sich damit in Übereinstimmung mit den grundsätzlichen Forderungen, welche die Bundesregierung in ihrer Regierungserklärung vom 29. Oktober 1957, der Bundesminister für Verkehr sowie der Vorstand und der Verwaltungsrat der DB erhoben haben.

Die *Kommission* ist der Meinung, daß mit Rücksicht auf die strukturellen Unterschiede der Verkehrsmittel eine absolute Gleichstellung im Wettbewerb nicht erreichbar ist und auch weder im volkswirtschaftlichen noch im betriebswirtschaftlichen Interesse gerechtfertigt wäre, weil dann die Vorteile, die jedes Verkehrsmittel zu bieten imstande ist, nicht mehr in vollem Maße wirksam sein können. Dies wird häufig verkannt, woraus sich die abweichenden Auffassungen bezüglich des Ausmaßes der zu beseitigenden Ungleichheiten erklärt.

Soweit aber Ungleichheiten anderer Art bestehen, die auf staatlichen Eingriffen oder Unterlassungen beruhen, sind sie nach Meinung der *Kommission* im Interesse eines fairen Wettbewerbs und einer volkswirtschaftlich zweckmäßigen Verkehrsbedienung baldmöglich und vollständig zu beseitigen oder abzugelten.

10. Die *DB* macht als Ungleichheiten in den Ausgangsbedingungen für den Wettbewerb vor allem folgende Tatbestände geltend:

a) die unterschiedlichen Belastungen mit den Kosten der Fahrwege, der dazugehörigen Anlagen und der Sicherung der Fahrwege. Während die DB die Kosten für den Schienenweg selbst aufbringen muß, erfahren Straßenverkehr, Binnenschifffahrt und Luftverkehr nach ihrer Meinung durch den Einsatz von Steuermitteln eine fühlbare Entlastung (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt E);

b) das bestehende Kreuzungsrecht, daß der DB Lasten für Bauaufwendungen aufbürdet, die mehr oder weniger ihrer Konkurrenz zugute kommen (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt B);

c) die laufenden Betriebskosten der Sicherung schienengleicher Kreuzungen mit anderen Verkehrswegen, die ebenfalls zu einem erheblichen Teil dem Straßenverkehr zugute kommen (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt B);

d) das bestehende Haftpflichtrecht, das für die DB schärfere Bestimmungen als für die übrigen Verkehrsträger vorsieht und sie zu einem höheren „Schutzaufwand" veranlaßt, obgleich Verkehrsablauf und Unfälle beweisen, daß die Verkehrsgefährdung besonders im Kraftverkehr wesentlich höher ist als bei der Eisenbahn (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt B);

e) die unterschiedliche Belastung der Verkehrsunternehmungen mit Versorgungsleistungen, soweit sie den Anteil übersteigen, den die Wirtschaft, insbesondere auch die gewerblichen Verkehrsunternehmen, für die Versorgung ihrer ehemaligen Bediensteten aufzubringen haben (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt C);

f) die Tragung der Kriegs- und Kriegsfolgeschäden bei Anlagen und rollendem Material aus eigenen Mitteln, während Straßen und Wasserstraßen aus dem Steueraufkommen wiederhergestellt wurden (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt B);

g) die unterschiedlichen steuerlichen Belastungen, insbesondere bei der Beförderungsteuer und der Mineralölsteuer (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt D);

h) die einseitige Belastung mit gemeinnützigen Auflagen, insbesondere auf dem Tarifgebiet (Näheres vgl. folgende Ziffer 11 und II. Teil Abschnitt A).

11. Die *Kommission* hat untersucht, ob und in welchem Grade die in Ziffer 10 geltend gemachten Tatbestände begründet sind, inwieweit sie eine besondere finanzielle Last darstellen und welche Maßnahmen zur Herstellung gleicher Wettbewerbsverhältnisse getroffen werden müssen.

Sie hat sich besonders eingehend mit dem Problem der *gemeinnützigen (gemeinwirtschaftlichen) Auflagen* befaßt.

In diesem Zusammenhang stand die generelle Frage im Vordergrund, *welches Maß von kaufmännischer Beweglichkeit der DB zu gewähren sei,* um sie in die Lage zu versetzen, den Wettbewerb mit ihren Konkurrenten auf die Dauer zu bestehen. Das Bundesbahngesetz von 1951 und eine Reihe weiterer Verkehrsgesetze bedeuten für die DB praktisch eine starke Beschränkung ihrer Handlungsfreiheit und eine weitaus strengere Bindung an den Staat, als es

bei den anderen Verkehrsmitteln der Fall ist. Diese Tatsache wird von keiner Seite geleugnet; dagegen ist umstritten, wie sich diese Bindungen auf die Leistungsfähigkeit im Wettbewerb auswirken, wie hoch die daraus resultierenden finanziellen Belastungen zu beziffern sind, ob sie heute praktisch auch von anderen Verkehrsunternehmen freiwillig getragen werden und inwieweit sie mit Rücksicht auf die veränderte Marktstruktur des Verkehrs im eigenwirtschaftlichen Interesse der DB liegen.

Als gemeinwirtschaftliche Pflichten bezeichnet die DB folgende Tatbestände:

Betriebspflicht
Fahrplanpflicht
Beförderungspflicht
Tarifpflicht und Zwang zur Veröffentlichung der Tarife.

Die *Kommission* hat hierzu im einzelnen im II. Teil Abschnitt A Stellung genommen. Sie vertritt grundsätzlich die Auffassung, daß diese Bindungen zum überwiegenden Teil nur noch der Form nach bestehen und daher insoweit keine finanzielle Belastung darstellen. Infolge der verschärften Wettbewerbslage würde nämlich die DB sich solche Bindungen aus Gründen des Kundendienstes ohnehin auferlegen und damit ihren eigenen wirtschaftlichen Interessen dienen. *Echte finanzielle Belastungen* bestehen vor allem in dem Maße,

als die DB daran gehindert wird, ihr Angebot an Verkehrsleistungen an ein verringertes Verkehrsaufkommen anzupassen und damit gezwungen wird, unrentable Betriebszweige aufrechtzuerhalten

und

als die DB zur Beibehaltung oder Erstellung von ermäßigten Tarifen (Sozialtarife im Personenverkehr, Subventionstarife im Güterverkehr) genötigt wird, die ihre Kosten nicht decken. Das gleiche gilt für Tarife, welche die DB mit Rücksicht auf ihre Konkurrenten höher halten oder ansetzen muß, als es die Kosten-, Markt- und Wettbewerbslage rechtfertigt.

Für solche Belastungen muß die DB in Zukunft schadlos gehalten werden. Damit würde eine *klare Linie* geschaffen und der Weg frei, die DB zu einem echten Wettbewerbsunternehmen umzugestalten, das seinen Aufwand selbst zu verdienen hat, seinen Betrieb und seine Geschäftsführung den Marktbedingungen elastisch anpassen und dessen Leitung für ihr Handeln auch tatsächlich verantwortlich gemacht werden kann.

Die DB ist nicht mehr — wie in ihren eigenen Publikationen auch heute noch zu lesen ist — in erster Linie ein „Bedarfsdeckungsunternehmen", das ohne Absicht der Gewinnerzielung ausschließlich den Bedürfnissen der Allgemeinheit zu dienen habe. Das wäre nur dann berechtigt, wenn es sich um ein Monopolunternehmen handelt, wie es früher einmal der Fall war. Wenn man diesem Gedanken konsequent folgen wollte, wäre es richtiger, das Prinzip des wirtschaftlichen Wettbewerbs für die DB überhaupt fallenzulassen und das Unternehmen als einen rein staatlichen Regiebetrieb zu führen mit der Auflage, diejenigen Transporte auszuführen, die von anderen Verkehrsmitteln aus Rentabilitätsgründen nicht übernommen werden. Heute, im Zeichen des Verkehrswettbewerbs, der zahreiche Anbieter um den Kunden konkurrieren läßt, würde die Auffassung vom Bedarfsdeckungsunternehmen die DB zu dem bekannten „Monopol der schlechten Risiken" verurteilen, das von ihr — mit Recht — nachdrücklich bekämpft wird. Will man, vor dem Wettbewerbskampf resignierend, eine solche Lösung, so muß man sich dazu bekennen, die DB in Zukunft als Regiebetrieb mit haushaltsrechtlicher Geschäftsführung, aber ohne kaufmännische Eigenverantwortung zu verwalten. Will man, daß die DB als ein kaufmännisch geführter Geschäftsbetrieb ihr Geld selbst verdienen und von Staatssubventionen, also von Steuermitteln, unabhängig wird, so bedingt das die Beseitigung überholter gemeinwirtschaftlicher Bindungen aus der Monopolzeit und die Abnahme von Sonderlasten, welche die Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen verhindern, oder die Übernahme gleicher Belastungen durch die konkurrierenden Verkehrsträger. Dabei ist keineswegs die Folge, daß die DB in der Zukunft nur solche Aufgaben wahrnimmt, die unmittelbaren Gewinn abwerfen. Jedes Unternehmen macht auch Geschäfte, die nicht unmittelbar eine Rendite bringen, die aber im Rahmen einer vernünftigen Wirtschaftsführung für das Unternehmen werbend sind. Insoweit wird auch eine kaufmännische freie Eisenbahn aus Eigeninteresse manche Verkehre mit gemeinnütziger Wirkung bedienen, zumal ihrem Gewinnstreben durch die Wettbewerber Grenzen gezogen sind. Die *Kommission* hat sich auf Anregung eines Mitglieds auch mit dem Gedanken befaßt, ob es möglich und sachdienlich ist, die Verwaltung des Bundeseisenbahnvermögens von Transportgeschäften zu trennen und der DB nur die Durchführung des Transportgeschäfts durch eine rechtsfähige Anstalt zu übertragen. In diesem Fall wäre das Anlagevermögen, das heißt die gesamte Infrastruktur in der haushaltsrechtlichen Verwaltung des Bundes zu belassen. Die *Kommission* hat nach ausführlicher Diskussion diesen Gedanken nicht weiter verfolgt, weil er ihr noch zu wenig ausgereift erscheint. Er ist zwar in der Literatur erörtert worden, jedoch ohne daß sich bereits eine feststehende Meinung gebildet hat.

12. Mit diesen Forderungen ist die grundsätzliche Frage nach der *Gestaltung der Verkehrspolitik,* insbesondere hinsichtlich des Verhältnisses der Verkehrsträger zueinander, gestellt. Die *Kommission* ist im Hinblick auf die heutige und künftige Wettbewerbslage im Verkehr der Meinung, daß dieser Situation auf die Dauer am rationellsten und volkswirtschaftlich zweckmäßigsten durch eine *Verkehrspolitik mit marktwirtschaftlichen Mitteln,* und zwar auch unter Einsatz steuerlicher Maßnahmen, Rechnung getragen wird. Sie spricht sich damit nicht für eine mißverstandene, schrankenlose Wettbewerbsfreiheit, sondern für eine marktwirtschaftlich ausgerichtete und gesicherte *Wettbewerbsordnung* aus.

13. Die Verwirklichung dieses Zieles bereitet bekanntlich nicht geringe Schwierigkeiten. Durch die Entwicklung neuer Verkehrsmittel (Kraftverkehr,

Luftverkehr, Ölleitungen) und die Anpassungsreaktionen der „klassischen Verkehrsträger" (Eisenbahnen, Binnenschiffahrt) hat sich die Tendenz einer immer stärkeren „Individualisierung" der Nachfrage und des Angebots im Verkehr ergeben. Es werden heute und in Zukunft so viele und so differenzierte Verkehrsleistungen nachgefragt und angeboten, daß keineswegs von einem einheitlichen Verkehrsmarkt gesprochen werden kann. Vielmehr ist mit einer ständig wachsenden Zahl von Teilmärkten für bestimmte Verkehrsaufgaben zu rechnen, die unter sich — mit wenigen Ausnahmen — interdependent sind. Zwischen ihnen herrschen, soweit mehrere Verkehrsträger konkurrieren, durchaus unterschiedliche Marktbedingungen und Wettbewerbsverhältnisse. Hinzu kommt, daß die Verkehrsträger zum Teil völlig verschiedene Betriebsstrukturen — vom Familienbetrieb bis zum Großbetrieb — aufweisen und daß das Nebeneinander von öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmungen mit allen sich daraus ergebenden Konsequenzen eine außerordentliche Schwierigkeit für die gesamte Verkehrspolitik bedeutet. Gerade diese Komplizierung aber führt zu dem Schluß, daß ihr mit direkten, *interventionistischen* (dirigistischen) *Mitteln auf die Dauer nicht beizukommen* ist, weil solche Eingriffe durch die sich rasch ändernden Situationen immer wieder überholt und damit wirkungslos gemacht oder in ihr Gegenteil verkehrt werden. Das Schlagwort „Nicht mehr Bindung als nötig, so viel Freiheit wie möglich" deutet in diese Richtung. Es befriedigt jedoch nicht, weil es über das Maß der Bindung und der Freiheit nichts aussagt und hierin gerade das entscheidende verkehrspolitische Problem liegt.

14. Die *Kommission* schlägt vor allem vor, mehr als bisher spezielle steuerliche Mittel und Gebühren einzusetzen und die Funktion des Preises auch im Verkehr in stärkerem Maße zur Wirkung kommen zu lassen.

Von steuerlichen Maßnahmen ist in der Vergangenheit wirkungsvoll Gebrauch gemacht worden, jedoch häufig in einer Richtung, die nicht zu einer volkswirtschaftlich zweckmäßigen Wirkung geführt hat. Die *Kommission* hat in diesem Zusammenhang schon in Ziffer 5 auf die Tatsache hingewiesen, daß der mit steuerlichen Mitteln erfolgte Ausbau des Straßennetzes und Wasserstraßennetzes sowie der Luftverkehrsanlagen von den Nutzern dieser Investitionen nicht oder nicht in vollem Umfang getragen wird. Eine solche Investitionspolitik muß zu Fehlentwicklungen, insbesondere zur Schaffung unausgenützter Transportkapazitäten, führen.

Angesichts der Tatsache, daß durch Verkehrsinvestitionen die Nachfrage nach Verkehrsleistungen, die ja für die Wirtschaft und den Konsumenten einen Kostenfaktor darstellen, nicht beliebig gesteigert werden kann, andererseits der erstrebte Zweck häufig schon durch eine Modernisierung der bereits bestehenden Verkehrsmittel erreicht werden kann, muß der Staat besonders sorgfältig prüfen, ob es zu verantworten ist, neben den nicht voll ausgelasteten und daher defizitären Schienenwegen mit Steuermitteln neue Verkehrswege zu schaffen, die keinen Mehrverkehr bringen, sondern Transporte vom Schienenweg abziehen und daher eine Kapitalverschwendung bedeuten.

Die Aufbringung der Investitionskosten für Verkehrswege durch ihre Nutzer ist auch von entscheidender Bedeutung für den Verkehrswettbewerb innerhalb der EWG, deren Mitgliedstaaten dieses Prinzip zum Teil noch nicht befolgen. Die *Kommission* ist der Auffassung, daß mit Nachdruck auf eine praktische Verwirklichung dieses Grundsatzes im europäischen Rahmen gedrungen werden sollte, um gleiche Ausgangsbedingungen für diesen Wettbewerb zu schaffen.

Der *Preis* ist eines der wichtigsten Funktionsmittel der Marktwirtschaft. *Das gilt nach Ansicht der Kommission auch für den Verkehr.* Diese Feststellung wird oft im Sinne eines ruinösen Preiskampfes mißverstanden und daher in Mißkredit gebracht, obwohl eine solche Folge keineswegs einzutreten braucht. Sie hat dazu herhalten müssen, die Möglichkeit einer Ordnung des Wettbewerbs mit marktwirtschaftlichen Mitteln zu verneinen.

Es ist kein Zweifel, daß die bisherige Preispolitik im Verkehr im Sinne einer strengen Reglementierung der Verkehrsträger zu schwerwiegenden Verzerrungen geführt und verhindert hat, daß sich die arteigenen Kostenvorteile der verschiedenen Verkehrsmittel für den Verkehrsnutzer praktisch auswirken. Hierfür gibt es zahlreiche Beispiele; vor allem die Tatsache, daß die Verteilung des Verkehrsaufkommens nach dem Grundsatz „Massengutverkehr und Verkehr auf weite Entfernungen vorwiegend für Eisenbahn und Binnenschiffahrt; Flächenverkehr vorwiegend für den Straßenverkehr" keineswegs gelungen ist, sondern vielfach den umgekehrten Weg genommen hat. Hinzu kommt, daß die Einhaltung der Preisvorschriften nicht gesichert ist und trotz aller Kontrollen Unterbietungen bei allen Verkehrsträgern an der Tagesordnung sind. Gleichwohl hält man nach wie vor eine staatliche Koordinierung der Beförderungsentgelte für notwendig und verlangt, daß die DB ihre Tarife auf die Bedürfnisse ihrer Konkurrenten abstimmt.

Es ist aber doch völlig unmöglich, von der Eisenbahn ein kaufmännisches Denken und Handeln zu verlangen, wenn ihr ein kaufmännisches Reagieren auf Änderungen des Marktes und der Kostenstruktur durch Eingriffe von hoher Hand verwehrt wird. Wenn also die bisherige Preispolitik im Verkehr nicht zum Erfolg geführt hat, so ergibt sich zwangsläufig die Frage, ob eine andere Politik nicht bessere Erfolge bringen kann. Die *Kommission* sieht einen solchen Weg darin, der DB eine Tarifautonomie zu gewähren, die jedoch durch eindeutige Aufsichtsrechte des Bundesministers für Verkehr gegen mißbräuchliche Anwendung geschützt werden muß. Eine zusätzliche allgemeine Preisaufsicht des Bundesministers für Wirtschaft kann nach Auffassung der *Kommission* unbedenklich entfallen.

Vorschläge hierfür sind in § 8 des Vorschlags der *Kommission* für ein neues Bundesbahngesetz sowie im II. Teil Abschnitt A des Berichts enthalten. Wenn der Bund aus Gründen der Gemeinwirtschaftlichkeit Tarifauflagen für notwendig hält, so ist ihm hierfür durchaus die Möglichkeit gegeben, wobei

die Kosten für solche Auflagen jedoch von der verursachenden Stelle zu tragen sind.

15. Gegen diese klare kaufmännische Konzeption wird von manchen Seiten eingewandt, daß eine Tarifautonomie der DB eine Beseitigung der Gemeinwirtschaftlichkeit bedeute und damit die rechtliche Basis für gegenwärtige verkehrspolitische Regelungen (z. B. Kontingentierung des gewerblichen und Besteuerung des Werkfernverkehrs) entfalle. Die *Kommission* behandelt dieses Problem im II. Teil Abschnitt A des Berichts. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, daß auch bei Durchführung der Vorschläge der *Kommission* die Rechtsgrundlagen für diese verkehrspolitischen Regelungen bestehenbleiben, zumal die Lasten aus der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung schon bisher durch die Übernahme des Defizits der DB auf den Bundeshaushalt praktisch von der Allgemeinheit, das heißt vom Steuerzahler, getragen worden sind.

Unabhängig von diesen rechtlichen Überlegungen hält es die *Kommission* bei Abwägung aller ökonomischen Gesichtspunkte für unabdingbar, daß den marktwirtschaftlichen Erfordernissen der Vorrang einzuräumen ist, das heißt der DB das wichtigste Recht eines Kaufmanns, seine Preise nach der Markt- und Kostenlage selbst zu gestalten, nicht vorenthalten werden darf.

Die *Kommission* glaubt sich verpflichtet, dem Gesetzgeber und der Bundesregierung mit Nachdruck sowohl im deutschen als auch im europäischen Bereich empfehlen zu sollen, entschlossen den Weg einer Heranführung des Verkehrs an die Marktwirtschaft zu beschreiten.

Die *Kommission* ist im übrigen der Überzeugung, daß, wenn der Übergang zu marktwirtschaftlichen Grundsätzen nicht konsequent vollzogen wird, der Verkehrsanteil der DB unaufhaltsam und zunehmend sinken wird und die Ansprüche an den Bundeshaushalt sich entsprechend erhöhen werden.

*

16. Wenn nach Auffassung der *Kommission* auf Grund der veränderten Marktbedingungen im Verkehr der DB ein größeres Maß an Wettbewerbsfreiheit unter möglichst weitgehender Annäherung der Startbedingungen der Verkehrsträger gegeben werden soll, um sie von Staatssubventionen freizustellen, so muß mit der Verwirklichung dieser Forderungen ein nicht minder *tiefgreifender Wandel personeller und organisatorischer Art bei der DB selbst* einhergehen. Wichtigstes Erfordernis ist dabei eine Umstellung in Richtung auf ein stärkeres kaufmännisches Denken und Handeln. Hierin liegt eine außerordentlich verantwortungsvolle, erzieherische Aufgabe. Sowohl die leitenden Beamten aller Grade als auch das übrige Personal der DB sind zum überwiegenden Teil während ihres ganzen Berufslebens dem Gedanken verpflichtet gewesen, die Eisenbahn als Sondervermögen des Staates nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen zu „verwalten". Diese Aufgaben und die erwähnten Veränderungen in der Marktstellung der DB haben zu einem Zwiespalt hinsichtlich der Funktion des Unternehmens im Rahmen der modernen Wettbewerbswirtschaft geführt. Die heutigen Verkehrsgesetze enthalten Regelungen, die ein kaufmännisches Denken und Handeln bei der DB praktisch nicht zum Zuge kommen lassen und die Forderung nach einem solchen Verhalten unglaubwürdig machen. Sie fördert auf der anderen Seite die Einstellung, daß der Staat, der die Eisenbahn gebunden (politisiert) hat, nun auch für die Verluste des Unternehmens, aus welchem Grunde auch immer sie entstanden sind, aufzukommen habe.

17. Die *Kommission* hat im Zusammenhang mit der Umstellung des Unternehmens auf wirtschaftliches Denken und Handeln auch die Frage untersucht, welcher *personalrechtliche Status der Bediensteten* für die kaufmännische Führung des Unternehmens am zweckmäßigsten wäre. Ihre Überlegungen hierzu haben sich bewußt von allen Gesichtspunkten ferngehalten, die aus politischen oder sonstigen Rücksichten geltend gemacht werden könnten. Die *Kommission* ist grundsätzlich der Meinung, daß personalrechtliche Lösungen geschaffen werden müssen, die eine Anpassung des Unternehmens an die betrieblichen und kaufmännischen Erfordernisse eines auf Erwerb gerichteten Unternehmens gewährleisten.

Es liegt auf der Hand, daß Voraussetzung für den Erfolg einer auf Erwerb gerichteten Tätigkeit auch ein kaufmännisch geschultes Personal ist, das den Wettbewerbskampf bestehen kann. Es ist nicht *möglich*, einen kaufmännischen Betrieb mit Ingenieuren und Verwaltungsbeamten zu führen und den *Kaufmann* praktisch *auszuschließen*. Daß sich dies sowohl in der Hauptverwaltung als auch in der Betriebsverwaltung als außerordentlich nachteilig erweist, hat die *Kommission* mehrfach feststellen müssen. Sie empfiehlt, diesen Rückstand durch geeignete personalwirtschaftliche Maßnahmen raschestens auszugleichen.

18. Mit großer Sorgfalt hat die *Kommission* die Frage *untersucht, ob der Personalumfang der DB gerechtfertigt* ist. und ob er angesichts der schwierigen Lage des Unternehmens aufrechterhalten werden kann. *Sie ist zu der Überzeugung gekommen, daß der Apparat der DB zu arbeitsintensiv geführt wird.* Hauptgründe hierfür sind Mängel in der Organisation und der funktionellen Aufgabenverteilung sowie unzureichende Rationalisierungsinvestitionen infolge Kapitalmangels und der daraus resultierenden Unmöglichkeit, langfristig zu planen. Entscheidend muß in Zukunft der Gesichtspunkt sein, daß die DB die Kosten für ihren heutigen Apparat nicht verdienen kann und deshalb einfach gezwungen ist, drastische Einsparungsmaßnahmen zu ergreifen, um den Aufwand auf die Dauer den Ertragsmöglichkeiten anzupassen. Die *Kommission* ist der Überzeugung, daß damit der *entscheidende Punkt für eine dauerhafte Sanierung der DB* angesprochen ist. Die gegenwärtigen Verpflichtungen der DB, insbesondere ihr Aufwand für Löhne, Gehälter und Versorgungslasten, sind so hoch, daß selbst bei einer Übernahme der Altpensionen auf den Bund die neu begründeten An-

wartschaften sich in einer Vermehrung des heutigen Versorgungsaufwands auswirken werden. Außerdem darf nicht übersehen werden, daß nach dem Urteil anerkannter Sachverständiger in den nächsten 10 Jahren mit einem Ansteigen der Löhne und Gehälter und damit auch der Versorgungsbezüge um mindestens 30 v. H. gerechnet wird. Das bedeutet einen Mehraufwand von etwa 1 Mrd. DM für Löhne und Gehälter, der einer heutigen Durchschnittsbesoldung von etwa 120 000 Bediensteten entspricht. Hierzu kommen entsprechende Mehraufwendungen für Versorgungsleistungen mit etwa 250 Millionen DM sowie in gewissem Umfange auch Preissteigerungen bei den wichtigsten Sachgütern der DB.

Neben Personalverminderungen, die ohne Kapitalaufwand durchgesetzt werden müssen, stehen Einsparungsmöglichkeiten, die sich als Folge von Investitionsmaßnahmen ergeben. Diese Rationalisierungserfolge und damit die Rechtfertigung von neuen Investitionen, insbesondere der Elektrifizierung, Verdieselung und beim Signalwesen, bestehen fast ausschließlich im Ersatz von menschlicher Arbeitskraft durch Kapital. Die Möglichkeiten, die in diesem Umstellungsprozeß liegen, müssen mit aller Energie genutzt werden. Es hilft auf die Dauer nichts, wenn der DB einerseits Sonderlasten, insbesondere Pensionsverpflichtungen, abgenommen werden und andererseits jede Entlastung, vor allem jeder Rationalisierungserfolg — wie es in der Vergangenheit häufig geschehen ist —, sofort durch sonstigen Mehraufwand personeller Art aufgezehrt wird. Außerdem ist es nicht damit getan, einzelne frei gewordene Posten nicht wieder zu besetzen; vielmehr muß, von oberster Stelle beginnend, auf Zuständigkeiten und Aufgaben verzichtet werden, die einer Einsparung von Dienstposten aller Grade entgegenstehen. Die *Kommission* macht hierzu im VIII. Teil Vorschläge.

Die *Kommission* lehnt auf Grund ihrer eingehenden Untersuchungen die häufig gebrauchte globale Empfehlung, die DB möge sich „gesundschrumpfen", nachdrücklich ab; sie hält es aber für unausweichlich, daß die DB ihre betrieblichen Funktionen auf das Maß reduziert, das es ihr ermöglicht, den von Sonderlasten bereinigten Aufwand durch Erträge aus lukrativen, mit modernisierten technischen Mitteln durchgeführten Verkehren selbst zu verdienen. Sie ist überzeugt, daß es auf diese Weise gelingen wird, die DB auf lange Sicht wieder zu einem rentablen Verkehrsunternehmen zu machen.

19. Dieser Wandel erfordert schwerwiegende Eingriffe in den Betrieb, weitgehende Änderungen in der Organisation und den Verzicht auf eine Reihe eingebürgerter, möglicherweise gesetzlich oder vertraglich zugesicherter Rechte. Hierfür bedarf es der verständnisvollen Mitwirkung der Bediensteten und der Gewerkschaftsorganisationen, denen im Endergebnis an einem verkleinerten, aber gesunden Unternehmen mehr gelegen sein wird als an einem dauernd defizitären Betrieb, dessen Bedienstete unter der moralischen Belastung dieses Zustandes zunehmend zu leiden haben. Die heutige Vollbeschäftigung der Wirtschaft und die Tatsache, daß der Arbeitsmarkt in der Lage ist, frei werdende Arbeitskräfte in Kürze aufzunehmen, rechtfertigen die Empfehlung, mit der schnellen Anpassung des Personalbestandes an die Möglichkeiten des Betriebs unverzüglich zu beginnen. Dabei sollte — wie es beim Bergbau vorgesehen ist — den freizustellenden Arbeitskräften der Übergang in andere Erwerbszweige durch großzügige, produktive Unterstützung erleichtert werden.

Die *Kommission* hat die Überzeugung gewonnen, daß der überwiegende Teil der Betriebsangehörigen sich keinen Illusionen über die Lage der DB und ihre Zukunft hingibt und die Bereitschaft zeigt, den Weg zur Gesundung mitzugehen. Der Vorstand der DB hat im Rahmen der ihm heute gegebenen Möglichkeiten bereits zahlreiche Schritte unternommen oder eingeleitet, welche in die von der *Kommission* für einzig möglich gehaltene Richtung weisen. Allerdings steht die *Kommission* auch unter dem Eindruck, daß die für notwendig erachtete Neugestaltung der DB nur mit Hilfe einer nachdrücklich und beharrlich geförderten geistigen Umstellung verwirklicht werden kann und daß die Zahl derer, die es bei dem heutigen Zustand belassen möchten, nicht klein ist.

20. Die *Kommission* hält es für geboten, dem wirtschaftlichen Strukturwandel bei der DB auch hinsichtlich der *Organisation* Rechnung zu tragen. Hierfür werden im VII. Teil Vorschläge gemacht.

Es handelt sich dabei zumeist um Empfehlungen, die sich erst in längerer Frist auf die Betriebsrechnung auswirken werden. Jedoch sollten auch Sofortforderungen getroffen werden, um das Unternehmen schlagkräftiger zu machen.

Hierzu gehört unter anderem die *Zusammenfassung* der bisher geteilten Sparten „Betrieb und Verkehr" zu einem *einheitlichen kommerziellen Dienst auf allen Ebenen*. Ihre historisch bedingte Trennung wirkt sich in zahlreichen Reibungsverlusten aus und verhindert eine einheitliche Führung.

Ferner sollte der Hauptverwaltung der DB — über die bisherigen Anfänge hinausgehend — eine selbständige und ausreichend mit fachlich entsprechend vorgebildeten Kräften besetzte Stelle geschaffen werden, die — wie es in jedem größeren Unternehmen der Wirtschaft der Fall ist — sowohl das *volkswirtschaftliche Marktgeschehen* verfolgen und beurteilen als auch die *innerbetriebliche Kostenstruktur* bis in alle Einzelheiten untersuchen und erfassen soll. Es ist für den „Nachholbedarf" in dieser Richtung bezeichnend, daß erst der seit 1957 amtierende Vorstand eine „Betriebswirtschaftliche Gruppe" eingerichtet hat, die jedoch nach Auffassung der *Kommission* wesentlich stärker ausgebaut und unmittelbar dem Vorstand unterstellt werden sollte. Auch im Ausland sind bei den Eisenbahnunternehmungen ähnliche Lösungen mit gutem Erfolg gefunden worden. Nur auf diese Weise wird es der Führung des Unternehmens möglich sein, zutreffende und ausreichende Grundlagen für seine Entschlußbildung im Sinne eines kaufmännisch geführten Wettbewerbsunternehmens zu erhalten.

21. Die Forderung nach einem *grundlegenden Umdenken* muß nach Auffassung der *Kommission* auch an alle diejenigen Stellen außerhalb der DB (Parlament, Regierungen und Verwaltungen in Bund, Ländern und Gebietskörperschaften) gerichtet werden, die unter dem Gesichtspunkt der Gemeinnützigkeit Ansprüche an sie stellen, die sie aus eigener Kraft nicht zu tragen vermag und die sich als verlustbringend auswirken. Eine Gesundung der DB ist nicht vorstellbar und auch nicht erreichbar, wenn nicht unverzüglich der Grundsatz verwirklicht wird, daß Auflagen und Ansprüche, die dem eigenwirtschaftlichen Interesse des Unternehmens zuwiderlaufen, von den sie verursachenden Stellen erstattet werden. Dieses Prinzip schafft klare Verhältnisse, verhindert unwirtschaftliche Subventionen zu Lasten des Steuerzahlers und hat außerdem die heilsame Wirkung, daß die anfordernden Stellen, wenn sie für die Erfüllung ihrer Wünsche selbst aufkommen müssen, stärker als bisher in ihren Ansprüchen Zurückhaltung üben werden.

22. Die *Kommission* hat ihre in vorstehender Zusammenfassung wiedergegebenen Gedankengänge und Schlußfolgerungen in einem *Vorschlag für ein neues Bundesbahngesetz* niedergelegt, der den Organen der DB die gesetzliche Handhabe geben soll, ihre höchst verantwortungsvolle Zukunftsaufgabe zu erfüllen. Sie ist sich bewußt, daß die darin enthaltenen Vorschläge sich nur auf das Notwendigste beschränken, hält es aber auf diesem Wege für möglich, die Zielsetzung des Deutschen Bundestages — Sanierung des Unternehmens — zu verwirklichen.

Die *Kommission* hat sich bei ihren Überlegungen und Empfehlungen durch die Entwicklungen bestärkt gefühlt, die im *Ausland* zu beobachten sind. Sie hat Besprechungen mit angesehenen ausländischen Verkehrssachverständigen geführt und bestätigt gefunden, daß in einer erheblichen Anzahl von verkehrswichtigen Ländern ähnliche Grundsätze bereits verwirklicht sind oder angestrebt werden, wie sie die *Kommission* als Voraussetzung für die Gesundung der DB ansieht.

Selbstverständlich wird dabei nicht verkannt, daß solche Vergleiche aus strukturellen, historischen, wirtschaftlichen und politischen Gründen gewissen Einschränkungen unterliegen; es besteht jedoch kein Zweifel, daß es sich bei den Eisenbahnen um relativ gleich geartete Unternehmungen handelt, die aussagefähige Vergleiche durchaus gestatten.

Die verkehrs- und eisenbahnpolitischen Bemühungen im Ausland zielen allgemein in drei Richtungen:

a) größere Handlungsfreiheit für die Eisenbahnen im Sinne einer eigenverantwortlichen kaufmännischen Geschäftsführung;

b) Abnahme betriebsfremder, insbesondere politischer Lasten durch den Staat;

c) Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger;

d) Durchführung umfangreicher Rationalisierungs- und Modernisierungsprogramme, um eine fühlbare Kostensenkung zu erreichen und damit eine ausgeglichene Ertragslage herzustellen.

Einzelheiten für Auslandsvergleiche sind in den hierfür in Frage kommenden Kapiteln des Berichts gesondert behandelt.

Die *Kommission* hat die Entwicklung im europäischen Ausland auch unter dem *Gesichtspunkt Bestrebungen zur Integration des Verkehrs* geprüft. Wenn es auch noch verfrüht ist, Prognosen über die in Artikel 74 des EWG-Vertrags vorgesehene „gemeinsame Verkehrspolitik" anzustellen, so glaubt die *Kommission* doch, daß diese Politik in eine Richtung führen wird, die weitgehend mit den von ihr empfohlenen Grundsätzen für die DB übereinstimmen dürfte. Um so wichtiger ist eine rasche Gesundung der DB, damit sie dem zu erwartenden Wettbewerb im Verkehr des EWG-Raums wirksam begegnen kann. Auch im größeren europäischen Rahmen zeigt sich bei den einzelnen Staaten eine bemerkenswerte Übereinstimmung hinsichtlich der verkehrspolitischen Auffassungen, besonders bezüglich der Eisenbahnen. In allen nationalen und internationalen Verlautbarungen kommt allgemein die Überzeugung zum Ausdruck, daß die Eisenbahnen als Ganzes keineswegs überaltert sind, sondern nach wie vor als wichtigstes Verkehrsmittel angesehen werden müssen. Sie werden als in einem Umstellungs- und Anpassungsprozeß befindlich betrachtet, der darauf hinausläuft,

die kaufmännische Selbständigkeit und das wirtschaftliche Denken bei den Eisenbahnen zu stärken;

auf nicht mehr rentable Betriebs- und Geschäftszweige zu verzichten;

den technisch notwendigen Apparat auf den neuesten Stand zu bringen und

die Aufwendungen für Leistungen, die im volkswirtschaftlichen, sozialpolitischen Interesse liegen, aber von den Eisenbahnen aus eigenwirtschaftlichen Gründen nicht getragen werden können, auf die öffentliche Hand zu übertragen.

I. TEIL

Die gegenwärtige finanzielle und wirtschaftliche Lage der DB

A. Die Vermögens- und Liquiditätslage der DB

1. Die *Kommission* hat ihrer Bilanz-Betrachtung den von den Organen der DB beschlossenen Abschluß für das Geschäftsjahr 1958 zugrunde gelegt.

Die Bilanz zum 31. Dezember 1958 zeigt mit geringfügigen Umstellungen und Ergänzungen, die anschließend besprochen werden, folgendes Bild:

AKTIVA

	Bruttowert	Wertberichtigung	Nettowert	
	in Millionen DM			
Bahnanlagen				
Grundeigentum	1 290,798	—	1 290,798	
Bahnkörper mit Nebenanlagen	2 851,199	346,929	2 504,270	
Einfriedigungen auf freier Strecke	59,675	56,421	3,254	
Wegübergänge in Schienenhöhe	362,951	219,160	143,791	
Unter- und Überführungen	1 213,689	835,687	378,002	
Durchlässe und Brücken	1 790,949	1 177,619	613,330	
Tunnel und Untergrundbahnen	911,038	654,650	256,388	
Oberbau	6 206,296	3 691,520	2 514,776	
Signalanlagen	1 231,244	648,877	582,367	
Ortsfeste Anlagen der elektrischen Zugförderung	643,905	188,950	454,955	
Fernmeldeanlagen	655,715	278,299	377,416	
Bahnhöfe und Haltepunkte	5 576,837	3 791,527	1 785,310	
Ausbesserungswerke	1 061,177	564,404	496,773	
Betriebswerke	282,846	191,268	91,578	
Sonstige Anlagen	129,311	30,265	99,046	
	24 267,630	12 675,576	11 592,054	
Fahrzeuge				
Triebfahrzeuge	3 669,429	—	—	
Personen- und Reisezuggepäckwagen	1 134,490	—	—	
Güter- und Bahndienstwagen	3 539,444	—	—	
Übrige Fahrzeuge	322,182	—	—	
	8 665,545	3 320,663	5 344,882	
	32 933,175	15 996,239	16 936,936	16 936,936
Im Bau befindliche Anlagen				679,524
Beteiligungen	140,046	5,427	—	134,619
Ersatzstücke und Altstoffe				370,919
Die dem Bundesbahnsozialwerk gewidmeten Vermögenswerte				18,096
Langfristige Forderungen				370,453
Anlagevermögen insgesamt				18 510,547
Vorräte des Betriebsvermögens			371,635	
Wertpapiere			3,660	
Forderungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen			76,454	
Forderungen an Frachtstundungen, Verkehr mit anderen Bahnen usw.			116,299	
Sonstige Forderungen	87,783	9,252	78,531	
Kasse, Bankguthaben, Schecks			144,503	791,082
Rechnungsabgrenzungsposten				158,451
				19 460,080

PASSIVA

	in Millionen DM	
Eigenkapital	11 300,000	
Andere Rücklagen	504,714	
Nicht aktivierte Vorräte	259,249	
	12 063,963	
./. Verlustvortrag	1 255,026	
Eigene Mittel insgesamt	10 808,937	
Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund	2 752,097	
Bundesmittel insgesamt	13 561,034	13 561,034
Rückstellungen für ungewisse Schulden und Beseitigung von Kriegsschäden		173,218
Langfristig aufgenommene Verbindlichkeiten, Anleihen der Deutschen Bundesbahn	1 202,396	
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten	1 966,772	3 169,168
Mittelfristig aufgenommene Verbindlichkeiten		691,320
Eigene sowie langfristige und mittelfristige Fremdmittel		17 594,740
Rückstellungen für Bundesbahnsozialwerk und -Hausbrandversorgung	19,555	
Verbindlichkeiten aus der Abrechnung der Verkehre	18,164	
Schatzwechsel	398,620	
Unverzinsliche Schatzanweisungen	464,900	
desgleichen aus der Vorfinanzierung des Verkehrsfinanzgesetzes	290,000	
Bankkredite	79,561	
Empfangene Anzahlungen	6,285	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	98,759	
Wechsel	35,000	
Sonstige Verbindlichkeiten	399,157	
Verpflichtungen gegenüber Banken (DVKB)	44,862	
Verschiedene Verbindlichkeiten	8,241	1 863,104
Rechnungsabgrenzungsposten		2,236
		19 460,080

In vorstehender Bilanz wurden — abweichend von der Bilanz der DB — 259,249 Millionen DM nicht aktivierte Altstoffe einerseits dem Vorratsvermögen, andererseits den eigenen Mitteln zugeschlagen. Die Wertberichtigungen wurden jeweils von den betreffenden Aktivpositionen abgesetzt. Beim Vorratsvermögen wurde unterschieden zwischen Vorräten des Anlagevermögens und denen des Umlaufvermögens. Von den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten wurden 238,729 Millionen DM Forderungen aus Einnahmen des Jahres 1958 nach Abzug von 122,430 Millionen DM Forderungen gegen die Deutsche Verkehrskreditbank (DVKB) als solche aktiviert und nur die tatsächlichen Rechnungsabgrenzungsposten nach Absetzung der Forderung auf Einlösung von Beamtenschecks gegen die DVKB in Höhe von 111,706 Millionen DM mit 158,451 Millionen DM ausgewiesen.

Auf der Passivseite wurde der Verlustvortrag einschließlich des Verlustes des Geschäftsjahres 1958 von den eigenen Mitteln der DB abgesetzt und diesen die Verpflichtungen gegenüber dem Bund zugeschlagen, so daß die gesamten Bundesmittel, die bei der DB investiert sind, in einer Summe erscheinen. Die Rückstellungen wurden in langfristige und solche kurzfristiger Art aufgeteilt und von den Verpflichtungen gegenüber der DVKB die oben erwähnten Beamtenschecks und Frachtstundungsforderungen abgesetzt. Von den passiven Rechnungsabgrenzungsposten wurden 391,235 Millionen DM sonstige Verbindlichkeiten ausgegliedert und als solche zusammen mit bereits bestehenden von 7,922 Millionen DM ausgewiesen.

Die Bilanz gibt zu folgenden Bemerkungen Anlaß:

2. Sie hat insofern keinen unbestrittenen Aussagewert, als sie den Wert des Anlagevermögens und damit auch der eigenen Mittel der DB nicht zuverlässig wiedergibt. Ob das Anlagevermögen und damit auch das Gesamtvermögen der DB tatsächlich unter oder über den ausgewiesenen Werten liegt, muß daher bis zur Durchführung einer Neuaufnahme und Neubewertung der Anlagen eine offene Frage bleiben.

Die Gründe dafür sind folgende:

a) Die DB hat seit der DM-Eröffnungsbilanz (DMEB) keine Inventur mehr vorgenommen. Es läßt sich daher nicht einwandfrei feststellen, inwieweit die ausgewiesenen Werte mit den vorhandenen Beständen übereinstimmen. Insbesondere ist es fraglich, ob der Abgang der ersatzlos ausgeschiedenen Anlagengegenstände auch immer richtig erfaßt worden ist. Eine Fortschreibung der bei der Inventur zum 31. Dezember 1949 ermittelten Bestände wäre bei dem damaligen Stand der Bürotechnik kaum vertretbar gewesen.

b) Die Wertansätze der DMEB sind überholt. Nach dem Zeitpunkt der Bilanzaufstellung hat sich das deutsche Preisniveau in sehr unterschiedlicher Weise entwickelt. Während die Konsumgüterpreise industrieller Herkunft besonders seit 1953 eine Tendenz nach unten zeigen, sind die Baupreise sehr stark gestiegen; auch hat sich der Preisindex für Maschinen, Werkzeuge usw. erhöht. Für die DB hat es sich dabei besonders nachteilig ausgewirkt, daß die politisch gebundenen Preise für Eisen und Stahl erst sehr spät dem allgemeinen Preisniveau angepaßt wurden. Infolgedessen sind die Werte der DMEB, gemessen an den Wiederbeschaffungspreisen, zu niedrig. Bei der Industrie hat sich dieser Sachverhalt nicht so nachteilig bemerkbar gemacht, weil die Lebensdauer der industriellen Anlagen im Vergleich zu denen der DB viel kürzer ist und weil insbesondere auch die Anwendung der degressiven Abschreibungsmethode und die alsbaldige Wiederinvestierung der frei gewordenen Mittel zu einer raschen Korrektur der Bewertungsunterschiede beigetragen haben. Dazu kommt, daß die von der Industrie benötigten Maschinen trotz des Preisanstiegs im allgemeinen so große technische Verbesserungen und wirtschaftliche Vorteile mit sich gebracht haben, daß sie sich im Betrieb infolge der Einsparung an Fertigungslöhnen und -gemeinkosten billiger stellen als die alten Maschinen, und daher die Verteuerung ohne weiteres verkraftet werden konnte. Das trifft jedoch für einen Teil der verteuerten Ersatzbeschaffungen der DB nicht zu; infolgedessen erscheint eine Neubewertung ihres Anlagevermögens und eine Fortschreibung angezeigt.

c) Ein weiterer Grund für die mangelnde Aussagekraft der Bilanzansätze liegt in der Aktivierungs- und Abschreibungsmethode der DB. Seit 1948 hat die DB — wie auch in den früheren Jahren — neben den Anlagenabschreibungen (Erneuerungssoll) Zuschläge für Geldentwertungen in ihre Rechnung eingesetzt. Diese Zuschläge waren auf allgemeine Preisindices aufgebaut und stellten insofern eine zu grobe Rechnungsmethode dar, weil sie infolge ihres globalen Charakters die wirklichen Preisänderungen bei den einzelnen Gütern nicht hinreichend berücksichtigen und weil bei dieser Methode auch nicht der Tatsache Rechnung getragen wird, daß der zu höherem Preis wiederbeschaffte Gegenstand häufig eine entsprechende oder gar höhere Leistungsfähigkeit hat. In dieser Erneuerungsrechnung ist auch früher nicht der Tatsache Rechnung getragen worden, daß auf sogenannte Auslaufwerte, die also nicht wieder erneuert werden, kein Erneuerungssoll mit Geldentwertungszuschlag berechnet werden darf.

Diesen Mängeln hat die DB seit dem Jahre 1957 insofern Rechnung getragen, als sie den Verteuerungszuschlag nicht mehr auf Grund allgemeiner Preisindices, sondern weitgehend anhand tatsächlicher Wiederbeschaffungspreise berechnet. Dabei wird auch der durch technische Verbesserungen erhöhte Wirkungsgrad berücksichtigt.

d) Ein vierter Grund, der Anlaß dazu gibt, die Wertansätze der DB in Zweifel zu ziehen, beruht darauf, daß die DB in ihrer DMEB auch solche Anlagengegenstände mit einem gewissen Restwert aktiviert hat, die die normale Lebensdauer bereits überschritten hatten. Vom Standpunkt der Leistungsverrechnung mag eine derartige Akti-

vierung überalterter Anlagenwerte auf den ersten Blick empfehlenswert erscheinen, weil solche Anlagen im Falle ihrer Nichtaktivierung der Anlagenabschreibung verlorengehen. Bei eingehender Betrachtung zeigt es sich jedoch, daß die laufenden Betriebskosten der überalterten Anlagen zumeist weit über der Summe aus laufenden Betriebskosten und Anlagenabschreibungen vergleichbarer moderner Anlagen liegen, so daß die Weiterbenutzung der überalterten Anlagen kein Aktivum, sondern in Wirklichkeit eine Belastung des Betriebes darstellt. Dieser Belastung könnte künftig dadurch Rechnung getragen werden, daß die Betriebsmehrkosten einer veralteten Anlage gegenüber einer modernen für die Auslaufzeit der alten Anlage zurückgestellt und zeitanteilig zugunsten der Betriebsrechnung aufgelöst werden. In den Konzernentflechtungsbilanzen der Stahltreuhänder sind seinerzeit im Hinblick auf die besondere Belastung der Betriebsrechnung durch den Betrieb überalterter Anlagen diese auch dann nicht bewertet worden, wenn es sich dabei um betriebsnotwendige Anlagen handelte. Da dieser Tatbestand bei der DB in erheblichem Umfange gegeben ist, muß sie bei einer Neubewertung ihres Anlagevermögens in gleicher Weise verfahren. In ihrer Betriebsrechnung erscheinen für diese nicht aktivierten Anlagen dann keine Abschreibungen (Erneuerungssoll) mehr, dafür aber die überhöhten laufenden Betriebsaufwendungen. Die DB verrechnet im Abschluß 1958 auf überalterte Anlagen keinen Erneuerungsaufwand mehr.

3. Den preislichen Unterbewertungen aus der DMEB stehen somit Überbewertungen überalterter Anlagen, ferner stille Reserven bei den bereits voll amortisierten Anlagen sowie solche aus dem Geldentwertungszuschlag gegenüber. Ob eine Neubewertung des Anlagevermögens der DB im ganzen zu höheren oder zu niedrigeren Bilanzansätzen führen wird, vermag die *Kommission* nicht zu beurteilen. Bei Anlegung eines strengen Maßstabes, insbesondere auch hinsichtlich der überalterten Anlagen, ist eher mit einem niedrigeren als mit einem höheren Wertansatz zu rechnen. Das gilt insbesondere für die Neubewertung des rollenden Materials. Da die Bahnanlagen im Durchschnitt mit 1,9 v. H. p. a. abgeschrieben werden, so würde die Betriebsrechnung der DB für jede Milliarde Mehr- oder Minderbewertung um 19 Millionen DM mehr oder minder belastet werden. Die Veränderung der Wertansätze der Bahnanlagen wirkt sich daher bei rd. 8,142 Mrd. DM Betriebsausgaben in 1958 nur minimal aus.

4. Die Höhe der von der DB angewandten Abschreibungssätze (Erneuerungssätze), d. h. die ihnen zugrunde gelegte Lebensdauerschätzung, war schon häufiger Gegenstand kritischer Bemerkungen. Bei der Beurteilung der Frage ist jedoch zu beachten, daß die Anlagenkonten der DB sogenannte gemischte Konten darstellen, auf denen Anlagegegenstände der verschiedensten Lebensdauer verbucht werden. Dementsprechend stellen die Abschreibungssätze zusammengesetzte Werte dar, und es kann aus ihrer Höhe ohne Kenntnis der Zusammensetzung der betreffenden Anlagekonten nichts über die Angemessenheit der Abschreibungssätze ausgesagt werden. Dasselbe gilt übrigens auch für das Verhältnis von aktivierten Festwerten zu der Höhe der Wertberichtigung. Die letztere sagt nichts aus, wie vielfach angenommen wird, über den Gütegrad der betreffenden Anlagenpositionen, sondern nur etwas über deren altersmäßige Zusammensetzung. Eine Brücke, die z. B. nur noch mit 1 v. H. zu Buche steht, erfüllt ihre Funktion voll, obwohl sie bereits nahezu auf den Restbuchwert abgeschrieben ist. Das Alter einer Anlage ist deshalb nur dann negativ zu bewerten, wenn eine modernere Ersatzanlage im Betrieb wirtschaftlicher ist als die weiter genutzte alte Anlage.

5. Die Abschreibungssätze (Erneuerungssätze) der DB liegen zwischen 0,203 v. H. für die Bahnkörper und 3,016 v. H. für Triebwagen bzw. 4 v. H. für Kleinlok. Sie können nur in Verbindung mit der laufenden Unterhaltung beurteilt werden. Dadurch, daß die gegen Verschleiß besonders anfälligen Anlagenteile laufend unterhalten, d. h. durchrepariert werden, können die Abschreibungssätze auf die restlichen Anlagenwerte niedriger angesetzt werden als dies gemeinhin üblich ist. Die den Abschreibungen zugrunde gelegten Lebensdauerschätzungen erscheinen der *Kommission* vielfach zu hoch angesetzt. Eine Berichtigung der Abschreibungssätze nach oben wird jedoch wahrscheinlich zu keiner nennenswerten Mehrbelastung der Betriebsrechnung führen, weil die längere Lebensdauer überhöhte Reparaturen bedingt.

Die *Kommission empfiehlt,* daß die DB umgehend eine *Neuinventarisierung* und eine *Neubewertung* unter Berücksichtigung der oben erörterten Grundsätze vornimmt.

Die *Kommission* ist weiterhin der *Auffassung,* daß die DB grundsätzlich zur *Abschreibungsrechnung übergehen* sollte, so daß alle Anlagenzugänge, also auch Ersatzbeschaffungen, aktiviert und zeitanteilig abgeschrieben werden.

Die *Abschreibungssätze* sollten in Zukunft ohne Rücksicht auf die laufende Unterhaltung unter Berücksichtigung einer angemessenen wirtschaftlichen Lebensdauer festgesetzt werden. Die Lebensdauer der Eisenbahnanlagen läßt es in gewissem Umfang berechtigt erscheinen, bei der Anlagenabschreibung die Wiederbeschaffungswerte zu berücksichtigen und die sich daraus ergebenden Mehrabschreibungen einer Erneuerungsrücklage zuzuführen.

Die niederländische Eisenbahn führt die Differenz zwischen den Abschreibungen auf Anschaffungswerte und den Abschreibungen auf Wiederbeschaffungswerte, die der Betriebsrechnung belastet werden, einer Werkerneuerungsrücklage zu, der auch die Realisationsgewinne verschrotteter Anlagen gutgeschrieben werden. Eine Berechnung der Anlagenabschreibungen auf Wiederbeschaffungswerte ist jedoch in Zukunft nur in den Fällen berechtigt, in denen nachweislich die Wiederbeschaffung des gleichen Anlagegutes über dem seinerzeitigen Anschaffungswert liegt. Wenn z. B. heute eine Brücke

— da weniger massiv — mit geringerem Aufwand ersetzt werden kann, so ist keine Veranlassung für einen Wiederbeschaffungszuschlag gegeben. Dasselbe gilt, wenn heute Reisewagen zwar teurer sind, infolge ihrer größeren Sitz- und Stehplatzkapazität aber keine Verteuerung pro Sitz- und Stehplatz eintritt, oder wenn die PS-Leistung eines Antriebfahrzeugs trotz der Verteuerung der Einheit gegenüber der früheren Investition infolge der Leistungssteigerung sich nicht verteuert. Wiederbeschaffungszuschläge sind also nur in kalkulatorisch genau begründeten Fällen zulässig.

6. Von den *übrigen Bilanzpositionen* sind von der *Kommission* folgende besonders geprüft worden:

a) Das *Grundeigentum* wird mit 1 290,798 Millionen DM ausgewiesen. Das Grundeigentum der DB giedert sich in

	rd. ha
Betriebsgrundstücke	97 500
Grundstücke mit Wohnbauten	2 650
Grundstücke für sonstige Zwecke	15 100
	115 250

Seit 1950 sind rd. 2000 ha hinzugekauft worden. Die Grundstücke für sonstige Zwecke betreffen Bahnhofsvorplätze, Wegeflächen, stillgelegte Bahnanlagen und Ausbesserungswerke, Tauschgelände, miterworbene Restflächen und vermietetes bzw. verpachtetes Gelände mit einem Verkehrswert von rd. 147,5 Millionen DM.

Die Grundstücke mit Wohnbauten und für sonstige Zwecke sind von der *Kommission* besonders untersucht worden (vgl. IV. Teil Abschnitt C).

b) Die *Beteiligungen*, die bei einem Buchwert von 134,6 Millionen DM nur 0,653 Millionen DM Erträge gebracht haben, können etwa wie folgt gruppiert werden:

		in Millionen DM
I.	Beteiligungen mit werbendem Charakter	3,568
II.	Beteiligungen zur Unterstützung der Verkehrsleistungen der DB	11,649
III.	Beteiligungen von verkehrspolitischer Bedeutung	3,303
IV.	Politisch und finanziell begründete Beteiligungen	48,046
V.	Wohnungs- und Siedlungsunternehmungen	69,931
VI.	Beteiligungen besonderer Art	0,311
VII.	Sonstige Beteiligungen	3,238
	Insgesamt (brutto)	140,046

Zur Gruppe I gehören Schenker & Co GmbH, die Deutsche Reisebüro GmbH und einige andere Reisebüros, zur Gruppe II die Deutsche Schlafwagengesellschaft, die Kraftverkehrs GmbH, Braunschweig, die Autokraft GmbH, Kiel, und Beteiligungen an Kühlhauseinrichtungen und Autobahn-Zentralomnibusbahnhöfen; zur Gruppe III die Beteiligung an der Fendel-Schiffahrts AG, Mannheim, und der Deutschen Flugdienst GmbH, Frankfurt (Main), zur Gruppe IV diejenige an der Deutschen Lufthansa AG, Köln, der Eurofima, Basel, und an der Deutschen Verkehrs-Kreditbank AG, Berlin; bei den Beteiligungen besonderer Art handelt es sich um solche an Wassergenossenschaften und Elektrizitätswerken, an der Eisenbahnreklame GmbH und der Deutschen Pfandbriefanstalt. Hinsichtlich der Beurteilung der Beteiligungen wird auf den IV. Teil Abschnitt C verwiesen.

c) In Abweichung von der Bilanz der DB werden Ersatzstücke, Oberbaugeräte, sonstige Geräte und Werkzeuge und Sonderteile der Werkstätten, Tauschteile und Gesenke der Zentralschmieden sowie bisher nicht aktivierte alt-brauchbare Stoffe und Ersatzstücke als *Vorräte des Anlagevermögens* ausgewiesen.

d) Das dem *Bundesbahn-Sozialwerk* gewidmete Vermögen ist mit 18,095 Millionen DM aufgeführt. Die laufenden Aufwendungen der DB für die sozialen Einrichtungen sind um ein Vielfaches höher. Die *Kommission* hat das gesamte Sozialwesen der DB besonders geprüft (Näheres vgl. IV. Teil Abschnitt A).

e) Die unter den *Rechnungsabgrenzungsposten* ausgewiesenen Forderungen aus der nachträglichen Zahlung von Frachten usw. (238,7 Millionen DM) wurden nach Absetzung von 122,4 Millionen DM, die gegen die Verpflichtungen an die Deutsche Verkehrs-Kreditbank aufgerechnet worden sind, mit 116,3 Millionen DM gesondert ausgewiesen. Von den verbleibenden Rechnungsabgrenzungsposten von 270,1 Millionen DM wurden Forderungen aus der Einlösung von Beamtenschecks mit 111,7 Millionen DM gegen die Verkehrskreditbank aufgerechnet, so daß Rechnungsabgrenzungsposten nur noch mit einem Betrag von 158,4 Millionen DM in der Bilanz (Ziffer 1) erscheinen.

f) Die DB weist in ihrer Bilanz ein Eigenkapital von 11,300 Mrd. DM aus. Die *Kommission* hat das vom Bund gewidmete *Vermögen* zum 31. Dezember 1958 unter Einbeziehung der Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund usw. sowie nach Abzug des Verlustvortrages mit insgesamt *13,561 Mrd. DM* ermittelt. Von den Verpflichtungen gegenüber dem Bund entfallen 1,063 Mrd. DM auf kurzfristige Verpflichtungen aus gestundeter Beförderungsteuer und aus Kassenhilfen. Die DB hat ihre empfangenen Baukostenzuschüsse und die in den Wertberichtigungen und Rücklagen enthaltenen stillen Reserven zum 31. Dezember 1958 mit 504,714 Millionen DM auf eine offene Rücklage übertragen. Nennenswerte stille Reserven sind in den genannten Positionen nicht mehr vorhanden.

g) Unter den Rückstellungen fehlt eine solche für Verpflichtungen der DB aus ihrer seinerzeitigen Beteiligung in Höhe von $^{3}/_{15}$ am Erlös der $5^{1}/_{2}$prozentigen *Young-Anleihe*. Dieser Betrag

wurde am 1. Dezember 1942 mit 152 Millionen DM an das Reich zurückgezahlt. Ausgenommen von der Ablösung blieben nur die Zinsen für Zinsscheine von Schuldverschreibungen in Ländern, mit denen sich das Deutsche Reich im Kriegszustand befand (9,861 Millionen RM). Die Reichsbahn hat sich jedoch verpflichtet, evtl. einen Ausgleich zu leisten, „sobald die Wechselkurse bei Erfüllung der Verpflichtungen aus der Anleihe sich um mehr als 10 v. H. nach oben oder unten verändern". Der Bundesminister der Finanzen bestreitet daher, daß die Verpflichtung der Reichsbahn endgültig erloschen ist, und stützt sich dabei auf ein Rechtsgutachten des Bundesministers der Justiz vom 23. April 1959, das der DB am 10. Juni 1959 und der *Kommission* am 31. August 1959 zugeleitet wurde. Nach den Berechnungen der Bundesschuldenverwaltung soll die DB neben den Leistungen für rückständige Zinsen, die im Augenblick noch nicht bekannt sind, zumal auch die Fälligkeit der Young-Anleihe durch das Londoner Schuldenabkommen sehr stark hinausgerückt wird, einen Betrag von 148,5 Millionen DM nachbezahlen. Die DB bestreitet diese Verpflichtung. Die *Kommission* schlägt vor, die DB im Zuge der Neuordnung ihrer finanziellen Verhältnisse von dieser Verpflichtung freizustellen.

h) Als langfristige *Verbindlichkeiten* gelten solche mit einer Laufzeit über sieben Jahre, als mittelfristige solche mit einer Laufzeit über drei Jahre bis höchstens sieben Jahre. Bei letzteren erwartet die DB, daß die Anleihen bei Fälligkeit im Wege der Umschuldung durch neue lang- und mittelfristige Kredite ersetzt werden. Davon werden jedoch (nach Absetzung von 22,6 Millionen DM Hypotheken, Lastenausgleichsabgabe- und Kapitaleinzahlungsverpflichtung für die „Eurofima") innerhalb der nächsten sieben Jahre folgende Beträge in Millionen DM fällig:

	lang-fristig	mittel-fristig	zu-sammen	kurz-fristige Sicht-schulden	ins-gesamt
1959	584,4	95,9	680,3	241,4	921,7
1960	126,9	174,7	301,6	263,2	564,8
1961	138,3	94,7	233,0	179,0	412,0
1962	148,1	131,9	280,0	100,9	380,9
1963	134,2	140,5	274,7	—	274,7
1964	135,1	10,4	145,5	—	145,5
1965	132,6	3,7	136,3	—	136,3

Bei den kurzfristigen Sichtschulden handelt es sich in der Hauptsache um unverzinsliche Schatzanweisungen, darunter allein 290,0 Millionen DM, die in 1959 und 1960 aus dem Aufkommen des Verkehrsfinanzgesetzes eingelöst werden. Die übrigen Verbindlichkeiten rühren aus der Abwicklung des laufenden Geschäftsverkehrs her.

i) Gegen die Schuld an die Verkehrs-Kredit-Bank von 279,0 Millionen DM wurden die unter e) erwähnten Gegenforderungen aus Frachtstundungen und Beamtenschecks aufgerechnet, so daß sie nur noch mit 44,8 Millionen DM erscheint. Die unter den *passiven Rechnungsabgrenzungsposten* ausgewiesenen Verpflichtungen aus der Abrechnung der Leistungen und Lieferungen Dritter, die bis zum 31. Dezember ausgeführt wurden, aber erst im neuen Jahr fällig geworden sind, sowie Restzahlungen von Löhnen, Tagegeldern, Reisekosten usw., die erst im neuen Jahr ausgewiesen worden sind, wurden, wie oben bereits erwähnt, mit 391,2 Millionen DM unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

k) Die DB weist insgesamt 135,129 Millionen DM *Bürgschaften* aus, die für die verschiedensten Zwecke ausgestellt worden sind, in der Hauptsache für Baukredite ihrer Wohnungsbaugesellschaften und ihrer Pächter.

7. In der Bilanz der DB sind keine Rückstellungen für ihre *Pensionsverpflichtungen* gebildet worden. Dies erklärt sich daraus, daß die DB ihre Versorgungsbezüge bisher nach dem (fiskalischen) Umlageverfahren und nicht nach dem (kaufmännischen) Kapitaldeckungsverfahren aufgebracht hat. Die Umstellung der DB auf kaufmännische Geschäftsweise verlangt, daß zumindest der laufende Betrieb in jedem Falle für die von ihm verursachten Pensionslasten aufzukommen hat und daß dieser Aufwand in der Bilanz der DB zurückgestellt wird. Die *Kommission* hat eingehend geprüft, welcher Kapitalbedarf für die Sicherung dieser Verpflichtungen erforderlich ist und welche Rückwirkungen sich dadurch für die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung und die Betriebsrechnung ergeben. Näheres ist im II. Teil Abschnitt C ausgeführt.

8. Die *Liquiditätslage* der DB ist nicht befriedigend. Sie hat ein Anlagevermögen von 18,510 Mrd. DM. Diesem Wert stehen nur eigene Mittel sowie lang- und mittelfristige Fremdmittel in Höhe von 17,595 Mrd. DM gegenüber, so daß die Finanzierung des Anlagevermögens mit fast 1 Mrd. DM durch kurzfristige Mittel erfolgt. Wenn man sich auf den Standpunkt stellt, daß das Anlagevermögen durchweg langfristig und mittelfristig finanziert sein soll, so ist der Liquiditätsstatus der DB als unbefriedigend zu bezeichnen. Diese Situation kann — insbesondere vom Standpunkt des Geldgebers — nur deshalb hingenommen werden, da letzten Endes der Bund mit seiner Steuerkraft für sein Sondervermögen Deutsche Bundesbahn haftet. Hinzu kommt, daß die DB im Falle von Liquiditätsschwierigkeiten bei rund 900 Millionen DM Anlagenabschreibung und 1,786 Mrd. DM Unterhaltungsaufwendungen durch Drosselung ihrer Erneuerungs- und Unterhaltungsaufwendungen eine — wenn auch zeitlich sehr verzögerte — Möglichkeit des Ausweichens hat. In Anbetracht des großen Investitionsbedarfs der DB sind die Möglichkeiten, ihre Liquiditätslage zu verbessern, begrenzt. Es ist jedoch nötig und möglich, in Zukunft ein angemessenes Verhältnis zwischen

Eigenmitteln und Fremdmitteln herzustellen. Dies ist auch im Hinblick auf eine stärkere Inanspruchnahme des Kapitalmarktes für die Modernisierung der Anlagen und des Fahrzeugparks erforderlich. Die *Kommission* empfiehlt daher, das Kapital der DB in den nächsten 10 Jahren um insgesamt *2,0 Mrd. DM zu erhöhen.* Hierfür würden *jährliche Kapitaleinzahlungen des Bundes* in Höhe von *200 Millionen DM* ausreichen. Im übrigen wird auf den IX. Teil Abschnitt C „Vorschläge für die künftige Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen Bund und DB" verwiesen.

B. Die Rentabilitätsverhältnisse (Erfolgsrechnung) der DB

I. Die Rentabilitätsentwicklung in den Jahren 1948 bis 1958

1. Die Leistungen der DB sind mit wenigen Unterbrechungen in den Jahren 1953 und 1958 seit 1948 fortlaufend gestiegen.

Leistungen der DB in Milliarden Wagenachs-km

1948/II	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958
8,0	16,2	16,8	18,6	18,8	18,4	19,1	20,4	20,7	21,2	20,2

Trotzdem hat die DB nur einmal, nämlich im Jahr 1951 während des Koreabooms, mit einem kleinen Gewinn von 71,7 Millionen DM abgeschlossen. Alle übrigen Jahre weisen einen mehr oder weniger großen Verlust aus.

Geschäftsjahr	Erträge	Aufwendungen	Jahresergebnis
	in Millionen DM		
1948/II	1 926,0	2 008,4	./. 82,4
1949	3 923,8	3 994,9	./. 71,1
1950	3 757,3	4 120,0	./. 362,7
1951	4 726,9	4 655,2	+ 71,7
1952	5 257,8	5 398,4	./. 140,6
1953	5 160,7	5 327,3	./. 166,6
1954	5 235,8	5 739,2	./. 503,4
1955	5 785,0	5 986,5	./. 201,5
1956	6 147,1	6 662,5	./. 515,4
1957	6 453,4	7 131,7	./. 678,3
1958	6 831,3	7 408,0	./. 576,7

Aus vorstehender Übersicht geht hervor, daß während des ganzen Zeitraums die Aufwendungen den Erträgen vorausgeeilt sind. Das gilt insbesondere für die guten Konjunkturjahre 1956 und 1957. Erst 1959 weisen nach dem Voranschlag die Aufwendungen eine leicht sinkende Tendenz und die Einnahmen eine geringe Steigerung auf.

2. Die *Erträge* haben sich im einzelnen wie folgt entwickelt:

	Personenverkehr	Güterverkehr	Mieten, Pachten, sonstige und außerordentliche Einnahmen	Insgesamt
	in Millionen DM			
1948/II	702,0	1 105,1	118,9	1 926,0
1949	1 236,9	2 235,5	451,4	3 923,8
1950	1 173,7	2 335,2	248,4	3 757,3
1951	1 307,8	3 136,1	283,0	4 726,9
1952	1 386,9	3 519,1	351,8	5 257,8
1953	1 460,3	3 261,6	438,8	5 160,7
1954	1 505,2	3 331,1	399,5	5 235,8
1955	1 613,0	3 733,1	438,9	5 785,0
1956	1 712,0	3 956,5	478,6	6 147,1
1957	1 808,9	4 058,4	586,1	6 453,4
1958	2 049,4	4 136,6	645,3	6 831,3

Obwohl bei der DB infolge ihres engmaschigen Netzes und des raschen Wiederanstiegs der deutschen Wirtschaft im Vergleich zu vielen anderen Eisenbahnverwaltungen besonders gute Voraussetzungen für eine Ertragssteigerung gegeben waren, haben sich ihre Einnahmen bei weitem nicht so günstig entwickelt, wie man es hätte erwarten können. Die zwei hauptsächlichen Gründe hierfür sind folgende:

a) Straßenverkehr und Binnenschiffahrt haben der DB eine rasch wachsende und wirksame Konkurrenz bereitet. Während die Beseitigung der Kriegsschäden und vor allem die dringend gebotene Modernisierung der DB vom Bund in nicht genügendem Maße gefördert wurde, haben die beiden Wettbewerber der DB große steuerliche Unterstützungen durch degressive und Sonderabschreibungen erfahren, so daß sie sich sehr schnell modernisieren und erweitern konnten. Auf diese Weise ist durch den Lastkraftwagen ein vollständiges drittes Transportsystem neben der DB und der Binnenschiffahrt entstanden. Diese Konkurrenzlage wurde dadurch noch verschärft, daß die DB der technischen Entwicklung nicht gefolgt ist oder nicht folgen konnte und damit nicht voll wettbewerbsfähig war. So ist das

Signalwesen gegenüber anderen Ländern weit zurück; das gleiche gilt für die Elektrifizierung und Verdieselung. So muß die DB heute noch 8000 Dampflokomotiven einsetzen, während andere Länder, wie z. B. die Niederlande, ihre letzte Dampflok bereits im Museum abgeliefert haben.

b) Die bestehenden gesetzlichen Bindungen und verwaltungsrechtlichen Vorschriften haben es der DB bisher unmöglich gemacht, ihre Tarife der allgemeinen Preisentwicklung rasch und elastisch anzupassen. Sie ist dadurch gezwungen worden, ihre Leistungen in erheblichem Umfang unter den Kosten anzubieten. So hätte die am 1. Februar 1958 in Kraft getretene Tariferhöhung schon zu Beginn des Herbstverkehrs 1957 erfolgen müssen. Daß die DB wirtschaftlich verfahren kann, wenn sie keinen Bindungen unterliegt, zeigt die Gestaltung ihrer Pacht- und Mietverhältnisse bei den Bahnhofswirtschaften, -verkaufsständen usw., deren Ergebnisse durchaus befriedigen.

In den Erträgen der Gewinn- und Verlustrechnung sind im übrigen auch fiktive Einnahmen in Gestalt von Bauzinsen enthalten. Die DB verrechnet auf ihre Anlagenzugänge Bauzinsen, die von 1948 bis 1956 insgesamt 138,3 Millionen DM betragen haben.

3. Auf der *Aufwandsseite* ergab sich infolge der wachsenden Produktivität unserer Wirtschaft und des chronischen Mangels an Arbeitskräften eine erhebliche Steigerung der *Löhne, Gehälter und Pensionen.* Die DB hat diesen Erhöhungen folgen müssen, ohne die Mehrbelastung, wie übrigens auch die Preissteigerungen, durch eigene Rationalisierungsmaßnahmen aufzufangen.

Die *Aufwendungen* haben sich wie folgt entwickelt:

Aufwendungen
in Millionen DM

Geschäftsjahr	Bezüge des aktiven Personals (einschließlich Nebenbezüge)	Versorgungsbezüge *)	Sozialleistungen	Sachaufwand für Betrieb und Unterhaltung	Abschreibungen auf Anlagen und Fahrzeuge (Erneuerungssoll)	Zinsen	Sonstige Aufwendungen	Zusammen
1948 und 1949	2 713,9	738,8	314,5	1 145,8	703,7	45,6	341,0	6 003,3
1950	1 709,0	519,9	209,0	879,5	512,6	58,8	231,2	4 120,0
1951	1 998,5	563,9	234,0	1 027,7	641,9	84,0	105,2	4 655,2
1952	2 149,6	686,8	321,7	1 291,6	797,5	90,5	60,7	5 398,4
1953	2 291,8	773,7	279,2	1 327,0	826,4	86,4	./. 320,0 + 62,8	5 327,3
1954	2 362,1	855,8	278,4	1 251,3	811,7	96,5	83,4	5 739,2
1955	2 361,7	893,5	294,8	1 386,7	867,7	106,3	75,8	5 986,5
1956	2 647,1	974,7	333,1	1 586,0	908,6	151,4	61,6	6 662,5
1957	2 871,5	812,8 **)	378,2	1 689,1	973,7	195,6	210,8	7 131,7
1958	3 107,0	783,8 ***)	405,4	1 753,3	903,9	275,4	179,2	7 408,0

*) ohne wertschaffende Anteile
**) 200 Millionen DM vom Bund übernommen
***) 280 Millionen DM vom Bund übernommen

a) Die Übersicht zeigt, daß die *Löhne, Gehälter und Versorgungsbezüge* 67 v. H. der Gesamtaufwendungen der DB ausmachen und das entscheidende Problem der Aufwandseite bilden. Trotz der umfangreichen technischen Rationalisierungen, die vor allem in der Stellungnahme des Verwaltungsrats zu den Aufgaben der *Kommission* vom 28. Juli 1958 dargelegt wurden, ist es der DB nach Eintritt normaler Verhältnisse nicht gelungen, den Anteil der Personalaufwendungen entsprechend herabzudrücken. Dies zeigt nachstehende Übersicht:

Personaleinsatz ohne Nachwuchskräfte
(sogenannte „Tagewerkseinheiten")

1948	562 597
1950	491 513
1958	480 820 (ohne Saarland)
1959 (Juli)	466 700

Man wird nicht einwenden können, daß dieser Rückgang des Personalaufwands um so beachtlicher sei, weil inzwischen eine Steigerung der Betriebsleistungen in Wagenachs-km eingetreten ist. Diese Leistungen sind von 1950 bis 1958 nur um rd. 20 v. H. gestiegen. Auf Grund der

zahlreichen Rationalisierungsmaßnahmen der DB hätten größere Personaleinsparungen erwartet werden müssen.

Die Rationalisierungserfolge sind durch Verkürzung der Arbeitszeit, Änderung der Dienstdauervorschriften und die Handhabung des Entlohnungssystems (Gedinge) aufgezehrt worden, mit der Wirkung, daß sich bei steigenden Personalkosten die Gesamtaufwendungen auch noch durch die Zinsen und Abschreibungen der Rationalisierungsinvestitionen erhöht haben.

Die Höhe der Versorgungsbezüge hat die Betriebsrechnung der DB in den früheren Jahren besonders belastet, zumal darin bis 1956, und mit Teilbeträgen auch noch 1957, Versorgungsbezüge der Verdrängten, Westberliner Eisenbahner und Kriegsopfer mit enthalten waren (Näheres zum Versorgungsproblem vgl. II. Teil Abschnitt C).

b) Die *Sozialleistungen* zeigen von 1950 (209,0 Millionen DM) bis 1958 (405,4 Millionen DM) nahezu eine Verdoppelung. Soweit diese Aufwendungen in das Ermessen der DB gestellt sind, ist der durch die prekäre finanzielle Lage der DB vorgegebene Rahmen nicht immer ausreichend berücksichtigt worden.

Neben den ausgewiesenen Sozialleistungen sind nach einer für das Jahr 1957 einmalig durchgeführten Untersuchung 77 Millionen DM Personal- und Sachleistungen zusätzlich für soziale Zwecke aufgewendet und über den Betriebsaufwand verrechnet worden (Näheres zum Sozialaufwand vgl. IV. Teil Abschnitt A).

c) Bei den *Sachaufwendungen* wurde die DB in besonderem Maße dadurch betroffen, daß es sich bei den von ihr benötigten Materialien vorwiegend um Kohle, Eisen und Stahl handelt, deren politisch gebundene Preise erst sehr spät auf das allgemeine Preisniveau angehoben wurden. Diese Preisentwicklung trifft auch auf die Ersatzbeschaffungen der DB zu. Das hat die DB veranlaßt, ihr Erneuerungssoll (= Abschreibungen) durch Anpassung an die Wiederbeschaffungspreise zu berichtigen.

d) Es ist auch nicht zu verkennen, daß die DB in den vergangenen Jahren mit hohen *Unterhaltungsaufwendungen* belastet sein mußte, nachdem im vorhergehenden Jahrzehnt 1939/1948 infolge des Mangels an Arbeitskräften und Material die Unterhaltungsausgaben stark eingeschränkt werden mußten und sich diese Entwicklung infolge der finanziellen Schwierigkeiten noch bis in die fünfziger Jahre fortgesetzt hat.

Die Unterhaltungsaufwendungen zeigen, daß unter Berücksichtigung der neu entstandenen Unterhaltungsrückstände insgesamt rd. 877,3 Millionen DM Unterhaltungsrückstände aus der Zeit vor der Währungsumstellung zu Lasten der bestehenden Wertberichtigungen aufgeholt worden sind.

e) Aus den in der Betriebsrechnung verrechneten *Anlagenabschreibungen* sind der DB — wie die Übersicht zu Ziffer 3 zeigt — von 1948 bis 1958 7947,7 Millionen DM zugeflossen. Wie bereits bei der Besprechung der Vermögenslage dargelegt wurde, führt die DB ihre Anlagen zu Festwerten (Anschaffungswerten). Die Abschreibungen (Erneuerungssoll) werden auf die Festwerte berechnet. Da dieses Erneuerungssoll infolge der Nichtaktivierung der Ersatzinvestitionen der Preisentwicklung nicht Rechnung tragen konnte, hat die DB auf ihr Erneuerungssoll (Anlagenabschreibungssoll) und auf ihr Unterhaltungssoll einen Geldentwertungszuschlag berechnet. Die Geldentwertungszuschläge betragen in den einzelnen Jahren:

	beim Erneuerungssoll	beim Unterhaltungssoll	Insgesamt
	in Millionen DM		
1951	99,1	169,4	268,5
1952	214,3	341,9	556,2
1953	218,6	400,3	618,9
1954	195,0	367,6	562,6
1955	224,3	366,6	590,9
1956	280,7	479,2	759,9
1957	368,2	591,6	959,8
1958	387,4	610,6	998,0
1959			rd. 1 000,0

Da dieser Geldentwertungszuschlag — wie bereits in Abschnitt A bei der Betrachtung über die Vermögens- und Liquiditätslage ausgeführt — bis 1957 auf Grund von Preisindices berechnet wurde, berücksichtigt er nicht, daß den erhöhten Preisen vielfach auch eine höhere Leistung zugrunde liegt und daher die Preissteigerung nicht ausschließlich als Verteuerung aufgefaßt werden kann. Dazu kommt, daß Abschreibungen auf Wiederbeschaffungswerte auch deshalb nicht in allen Fällen in Frage kommen, weil die Ersatzanlagen oft weniger aufwendig erstellt werden können als früher, so zum Beispiel, wenn im Oberbau infolge der bestehenden Rationalisierungen die Wiederbeschaffung unter den ursprünglichen Anschaffungswerten liegt oder Bahnhofsgebäude heute nicht mehr so raumaufwendig, Brücken nicht mehr so massiv und Tunnel infolge der Veränderung der Bautechnik und der Möglichkeit des Aufschlitzens ebenfalls billiger erstellt werden können als früher.

Inwieweit die Abschreibungen auf Wiederbeschaffungswerte eine stille Reserve enthalten, läßt sich nicht genau sagen. Wie bereits ausgeführt, sind die Abschreibungssätze der DB knapp bemessen. Dazu kommt, daß die Lebensdauer der Reise- und Güterwagen zu hoch angesetzt ist. Der im Falle einer Abkürzung ihres Lebensdauer eintretenden Mehrbelastung an Anlagenabschreibungen stünde jedoch, wie bereits dargelegt, eine beträchtliche Entlastung an Unterhaltungsaufwendungen für das überalterte rollende Material gegenüber.

f) Die *Zinsaufwendungen* der DB haben sich bisher in mäßigen Grenzen gehalten.

g) Zu den sonstigen Aufwendungen gehören außerordentliche Aufwendungen und seit 1957 der Zuschuß zur Betriebsrechnung der Bundesbahndirektion Saarbrücken mit 81,6 Millionen DM (1957) und 96,3 Millionen DM (1958).

4. Die *Betriebsergebnisse* der DB (ohne Zinsen und ohne Berücksichtigung des Verlustes der BD Saarbrücken) haben sich wie folgt entwickelt:

	in Millionen DM
1948	+ 5,0
1949	./. 38,6
1950	./. 98,9
1951	+ 240,0
1952	./. 27,8
1953	./. 434,4
1954	./. 373,2
1955	./. 64,6
1956	./. 353,8
1957	./. 409,1
1958	./. 270,2

In diesen Betriebsergebnissen sind außerordentliche Aufwendungen und Erträge sowie Zinsaufwendungen nicht enthalten.

Ihre Verschlechterung während der letzten drei Geschäftsjahre beruht vor allem auf der Anhebung der Kohle- und Stahlpreise und — seit Herbst 1957 — auf den Auswirkungen der Depression in der Montanindustrie, die 1958 durch die allgemeine Tariferhöhung nur zum Teil ausgeglichen werden konnte.

II. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Geschäftsjahre 1957 und 1958

1. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Geschäftsjahre 1957 und 1958 zeigt folgendes Bild:

	1957	1958
	in Millionen DM	
Fehlbetrag der Betriebsrechnung	409,110	270,251
Zinsmehraufwand	195,617	275,365
Verlust der BD Saarbrücken	81,635	96,351
Erträge aus Beteiligungen	./. 0,546	./. 0,653
Berichtigter Betriebsverlust	685,816	641,314
Außerordentliche Aufwendungen	./. 114,168	./. 82,920
Außerordentliche Erträge	102,733	124,078
Bauzinsen	18,985	23,397
Betriebsneutrales Ergebnis	+ 7,550	+ 64,555
Bilanzergebnis	./. 678,266	./. 576,759

In der Gewinn- und Verlustrechnung erscheint nur der Saldo der Betriebsrechnung (vgl. Ziffer 2).

Der berichtigte Betriebsverlust, das heißt, der Fehlbetrag der Betriebsrechnung, Zinsmehraufwände und Verluste der BD Saarbrücken hat sich 1958 um rd. 44,5 Millionen DM verringert.

Wie bereits im Abschnitt I erwähnt, sind unter den Erträgen der Gewinn- und Verlustrechnung *Bauzinsen* aufgeführt, die eine fiktive Einnahme darstellen. Dies ist daraus zu erklären, daß früher während der Bauzeit der Eisenbahnen bis zu ihrer Inbetriebnahme Bauzinsen verrechnet wurden. Unter den heutigen Verhältnissen scheint dies jedoch nicht mehr angebracht, zumal das Handelsrecht die Verrechnung von Bauzinsen ausdrücklich verbietet.

2. Die *Erträge der Betriebsrechnung* zeigen folgende Struktur:

	1957	1958
	in Millionen DM	
Erträge		
Öffentlicher Personenverkehr	1 706,7	1 938,7
Beförderung von Gepäck	15,0	17,0
Nebenerträge (Fahrpläne usw.)	33,4	39,4
Militärverkehr	53,8	54,2
Personen- und Gepäckverkehr insgesamt	1 808,9	2 049,3
Expreßgutverkehr	171,5	199,1
Stückgutverkehr	417,5	445,7
Wagenladungsverkehr	3 177,9	3 225,2
Beförderung von Tieren	29,4	36,2
Nebenerträge (Gebühren usw.)	110,5	114,0
Militärverkehr	151,6	116,5
Güterverkehr insgesamt	4 058,4	4 136,7
Sonstige Erträge		
Vergütung der Bundespost für den Postbeförderungsdienst	110,8	128,5
Mieten und Pachten	101,7	109,5
Vermietung von Fahrzeugen	35,6	53,1
Verkauf von Stoffen und Abgabe von Energie	140,5	116,8
Beförderungsgebühren der DSG	2,2	3,6
Vergütungen der Privatanschlüsse	4,4	4,2
Leistungen an Dritte	40,9	50,1
Rückerstattung von Fernsprech- und Telegrammgebühren	1,7	1,7
Sonstige Erträge	26,0	29,7
	463,8	497,2
Erträge insgesamt	6 331,1	6 683,2
Aufwendungen insgesamt	6 740,2	6 953,4
Betriebsergebnis	./. 409,1	./. 270,2

3. Die *Aufwendungen der Betriebsrechnung* (in Millionen DM) gliedern sich wie folgt:

	1957			1958		
	Betrieb	Vorhaltung	Insgesamt	Betrieb	Vorhaltung	Insgesamt
1. Besoldungen	1 314,9	309,2	1 624,1	1 446,3	300,3	1 746,6
2. Angestelltenvergütungen	9,5	11,8	21,3	6,3	16,2	22,5
3. Löhne der Hilfskräfte und Betriebsarbeiter	657,5	63,0	720,5	682,8	65,3	748,1
4. Löhne der Bauarbeiter	—	220,6	220,6	—	249,1	249,1
5. Löhne der Werkstättenarbeiter	—	348,1	348,1	—	371,0	371,0
6. Löhne der Starkstromarbeiter	—	23,2	23,2	—	27,5	27,5
7. Bezüge der Nachwuchskräfte	18,3	9,0	27,3	19,8	10,1	29,9
8. Aufwandsentschädigungen	109,9	6,7	116,6	107,2	6,5	113,7
9. Nebenbezüge	34,0	7,3	41,3	33,7	7,1	40,8
10. Sonstige Personalkosten	9,3	5,8	15,1	9,6	5,8	15,4
11. Versorgungsbezüge abzüglich betriebsfremde Lasten	711,8	166,3	878,1	698,0	144,5	842,5
12. Gesetzliche Abgaben zur Sozialversicherung	90,3	87,7	178,0	103,8	103,8	207,6
13. Satzungsgemäße, vertragliche usw. Sozialausgaben	136,7	77,2	213,9	131,7	63,0	194,7
14. Unterstützungen	11,9	5,7	17,6	12,8	5,6	18,4
15. Andere Soziallasten	13,7	5,9	19,6	15,0	6,4	21,4
16. Personalausgaben insgesamt	3 117,8	1 347,5	4 465,3	3 267,0	1 382,2	4 649,2
17. Kohlen	673,3	20,2	693,5	610,9	20,0	630,9
18. Betriebsstoffe, Energie, Drucksachen	207,5	53,4	260,9	233,1	50,7	283,8
19. Leistungen Dritter für die Betriebsführung	172,2	4,7	176,9	191,4	3,9	195,3
20. Pachten und Mieten	20,3	4,2	24,5	—	45,3	45,3
21. Steuern und Abgaben, Gebühren, Entschädigungen und sonstige Sachkosten der Betriebsführung	40,5	22,0	62,5	42,1	20,8	62,9
22. Sachausgaben des laufenden Betriebes	1 113,8	104,5	1 218,3	1 077,5	140,7	1 218,2
Personal- und Sachausgaben insgesamt	**4 231,6**	**1 452,0**	**5 683,6**	**4 344,5**	**1 522,9**	**5 867,4**
23. Ausgleich zwischen Betriebsführung und Vorhaltung	./. 108,6	+ 108,6	—	./. 122,6	+ 122,6	—
24. Sachausgaben der Vorhaltung	—	2 295,5	2 295,5	—	2 274,8	2 274,8
25. Bauzinsen	—	19,0	19,0	—	23,4	23,4
26. Nachbelastung in 1957				+ 41,0	./. 41,0	
Unterhaltung						
27. Bahnanlage	883,0	—		968,1	—	
28. Fahrzeuge	760,4	—		818,6	—	
Erneuerung						
29. Bahnanlage	598,4	—		552,3	—	
30. Fahrzeuge	375,4	./. 2 617,2		351,5	./. 2 690,5	
	2 617,2			2 690,5		
Zuführung der Rückstellung für unterlassene Fahrzeugerneuerung und Bahnanlagenerneuerung		+ 135,3			+ 14,8	
31. Aufwendungen der Betriebsrechnung insgesamt	6 740,2	—		6 953,4	—	
32. ./. Erträge (s. Seite 61 Ziffer 2, Zeile „Erträge insgesamt")	6 331,1			6 683,2		
33. **Betriebsergebnis**	**./. 409,1**	**1 393,2**		**./. 270,2**	**1 227,0**	
Aktivierungen und Verrechnung mit Rücklagen						
34. Betriebsentwicklung		56,0			70,8	
35. Wiederaufbau		49,4			29,1	
36. Neubau		493,7			353,5	
37. Anlagen im Bau		451,3			445,1	
38. Herrichtung der Bahnanlagen		1,3			0,7	
39. Beseitigung von Unterhaltungsrückstand		310,9			98,8	
40. Beseitigung von Erneuerungsrückstand		30,6			229,0	
41. **Gesamtinvestitionen wie oben**		**1 393,2**			**1 227,0**	

4. Während das Betriebsergebnis 1957 mit ./. 409,110 Millionen DM und 1958 mit ./. 277 Millionen DM abschließt, hat die DB in ihrem *Wirtschaftsplan 1959* das voraussichtliche Betriebsergebnis mit + *390 Millionen DM* veranschlagt. Dieses positive Ergebnis erklärt sich dadurch, daß die DB Mehreinnahmen von 200 Millionen DM erwartete und die Versorgungsbezüge gegenüber 1958 um rd. 461,5 Millionen DM niedriger veranschlagt sind. Dazu ist zu bemerken, daß die DB in ihrer Betriebsrechnung nur den Betrag an Versorgungsbezügen erwirtschaften will, der nach ihrer Auffassung von der allgemeinen Wirtschaft für die Versorgung ihrer Bediensteten aufzubringen ist und den sie selbst für die gleichgünstige Versorgung ihrer Arbeiter aufzuwenden hat. Sie hat diesen Betrag mit 22 v. H. der Nettolöhne (Bruttolohn abzüglich Beitrag des Arbeiters zur Altersversicherung) beziffert. Das sind, bezogen auf die Gehaltssumme für Beamte, 1730 Millionen DM (1959) = 381 Millionen DM, die über die Betriebsrechnung verrechnet werden. Der Rest, nämlich 811 Millionen DM Gesamtversorgungsleistung ./. 381 Millionen DM = 430 Millionen DM, ist in die Gewinn- und Verlustrechnung verwiesen mit der Wirkung, daß dieser Restbetrag praktisch vom Bund getragen werden muß (Näheres zu den Versorgungslasten vgl. II. Teil Abschnitt C).

5. Für das *Geschäftsjahr 1960* wird mit einer nahezu unveränderten Ertragslage gerechnet.

Die Erträge sind mit 100 Millionen DM höher als 1959 geschätzt. Die Anforderungen an den Bund zur Verlustabdeckung haben sich von 450 Millionen DM (1959) auf 350 Millionen DM ermäßigt.

II. TEIL

Die Ungleichheit der Startbedingungen im Wettbewerb der Verkehrsträger

Vorbemerkung

Für die Beurteilung der wirtschaftlichen Situation der DB und ihre Zukunftsaussichten erschien es der *Kommission* notwendig, zunächst das Problem der Ungleichheit der Startbedingungen im Wettbewerb der drei Verkehrsträger — Eisenbahn, Straßenverkehr, Binnenschiffahrt — zu prüfen. Der Luftverkehr konnte wegen seines — gemessen an der gesamten Transportleistung in der Wirtschaft der Bundesrepublik — zur Zeit noch verhältnismäßig geringen Umfangs außer Betracht bleiben.

Die Frage der Ungleichheit der Startbedingungen erstreckt sich auf folgende Tatbestände:

A. Belastungen aus der Verpflichtung zur gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung
B. Die betriebsfremden (politischen) Sonderlasten der DB
C. Die Versorgungslasten
D. Steuern
E. Wegekosten

Das Ergebnis der Feststellungen ist für die *Herstellung möglichst gleicher Wettbewerbsbedingungen* und damit für den *wirtschaftlich richtigen Einsatz jedes Verkehrsmittels* sowie für die *Beurteilung der Notwendigkeit eines finanziellen Belastungsausgleichs* von ausschlaggebender Bedeutung.

A. Belastungen aus der Verpflichtung zur gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung einschließlich der Bindungen auf dem Tarifgebiet

I. Allgemeine Bemerkungen

1. Nächst den betriebsfremden Sonderlasten, die im folgenden Abschnitt behandelt werden, betrachtet die DB ihre Verpflichtungen zur gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung als stärkstes Hemmnis im Wettbewerb mit den konkurrierenden Verkehrsträgern.

Als gemeinwirtschaftliche oder gemeinnützige Verpflichtung eines Unternehmens sind Tatbestände anzusehen, die, obwohl sie im Widerspruch zu den eigenwirtschaftlichen Interessen des Unternehmens stehen, von diesem im Allgemeininteresse hingenommen werden müssen. Derartige Belastungen können einmal dadurch entstehen, daß dem Unternehmen die Durchführung bestimmter Maßnahmen auferlegt wird, zum anderen auch dadurch, daß ihm verwehrt wird, einen bestimmten, wirtschaftlich nachteiligen Zustand abzuändern. Von einer Belastung kann aber dabei nur gesprochen werden, sofern ein von der Auflage abweichendes Verhalten bei der bestehenden Marktlage wirtschaftliche Vorteile mit sich bringen oder wirtschaftliche Nachteile abwenden würde. Weiter muß es sich um eine Belastung handeln, die nur ein *bestimmtes Unternehmen* oder nur einen *einzelnen Wirtschaftszweig* trifft.

2. Das Wirtschaftsleben *allgemein treffende rechtliche Bindungen* können *nicht* als *gemeinwirtschaftliche Last* angesehen werden. Andererseits ist es aber nicht erforderlich, daß hinsichtlich der Art der Belastung Unterschiede zwischen den verschiedenen auf einem bestimmten Wirtschaftsgebiet konkurrierenden Unternehmen bestehen. Auch wenn die Last *alle Wettbewerber* ohne Unterschied trifft, bleibt ihr Charakter als gemeinwirtschaftliche Belastung erhalten. Dies ist schon darum bedeutsam, weil das Gewicht der Belastung bei den Betroffenen ganz verschieden sein kann, je nachdem, in welchem Umfange sich die Unternehmen mit den in Betracht kommenden gemeinwirtschaftlichen Leistungen befassen. Selbst wenn die Last ein Tätigkeitsgebiet betrifft, auf dem Unternehmen, die im ganzen gesehen Konkurrenten sind, im Einzelfall gar nicht im Wettbewerb stehen, bleibt sie eine gemeinwirtschaftliche Belastung. Sie hat nämlich auch in diesem Falle Einfluß auf die Wettbewerbslage, indem sie die allgemeine Wettbewerbsfähigkeit durch die

Minderung seiner Erträge verringert. Zum Beispiel belasten die gemeinwirtschaftlichen Lasten des Personenverkehrs der DB mittelbar auch ihr Verhältnis zu den Wettbewerbern auf dem Gebiet des Güterverkehrs.

3. Die *Eisenbahnen* sind von jeher *typische Träger gemeinwirtschaftlicher Belastungen* gewesen. Vor allem in den Zeiten ihres tatsächlichen Verkehrsmonopols sind ihr Tarif- und auch ihr sonstiges Geschäftsgebaren durch die verschiedenen öffentlich-rechtlichen Zielsetzungen, die von dem eigenwirtschaftlichen Interesse der DB oft völlig abwichen, bestimmt worden. Allerdings ist zuzugeben, daß sich diese Divergenz infolge des inzwischen aufgekommenen Wettbewerbs anderer Verkehrsunternehmen und durch Maßnahmen, welche die Eisenbahnen oder auf ihr Drängen die Regierungen bereits auf Grund dieser veränderten Situation getroffen haben, gemildert hat.

Die einer kaufmännischen Betriebsführung entgegenstehenden Bindungen der DB ergeben sich vor allem aus dem Bundesbahngesetz, dem Allgemeinen Eisenbahngesetz, dem Handelsgesetzbuch und der Eisenbahnverkehrsordnung.

Ihren allgemeinen Ausdruck findet die Abhängigkeit der DB von derartigen Belastungen in § 4 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes, nach dem die DB zwar nach kaufmännischen Grundsätzen, aber unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft zu verwalten ist. Dies bedeutet, daß bei der gesamten Tätigkeit der DB allgemein wirtschaftliche und sozial-politische Gesichtspunkte zu berücksichtigen sind.

4. Die *Kommission* hat die DB um Äußerung gebeten, welche gemeinwirtschaftlichen Tatbestände sich auch heute noch als finanzielle Belastung der DB gegenüber ihren Konkurrenten auswirken. Danach bezeichnet die DB als ihre *wesentlichsten Belastungen* die ihr auferlegte *Betriebs- und Beförderungspflicht,* besonders aber den — mit dem Genehmigungs- und Koordinierungsrecht des Bundesministers für Verkehr gekoppelten — *Tarifzwang mit Veröffentlichungspflicht.* Durch diese Auflagen sieht sie sich in ihrer Wettbewerbsfähigkeit gegenüber den konkurrierenden Verkehrsträgern empfindlich beeinträchtigt. Die volle Wirkung ergebe sich aber erst durch das Zusammenspiel und die Wechselbeziehung der verschiedenen Bindungen.

II. Stellungnahme der DB zu den Verpflichtungen

(A.) Betriebs-, Fahrplan- und Beförderungspflicht

1. Betreiben von Strecken, die auch unter Berücksichtigung ihres Zubringerwertes unwirtschaftlich sind,

2. Betreiben von Strecken, die aus anderen als eigenwirtschaftlichen Gründen übermäßig ausgestattet sind und daher einen überhöhten Aufwand erfordern, z. B. von ehemals strategischen Bahnen,

3. Aufrechterhaltung von Verkehrsdienststellen, bei denen der Aufwand für die Vorhaltung und Bedienung den durch sie erzielbaren Nutzen übersteigt, oder deren Aufgaben im wesentlichen durch andere Dienststellen mit übernommen werden könnten,

4. Bedienung des Personenverkehrs entsprechend dem Verkehrsbedürfnis ohne Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Verkehrsarten und Züge (Berufs-, Schüler-, Theaterzüge, verkehrsschwache Strecken allgemein),

5. Vorhaltung einer Transportreserve für Zeiten des Spitzenverkehrs,

6. Übernahme von unwirtschaftlichen Leistungen verschiedenster Art, die andere Verkehrsträger unter gleichen Bedingungen nicht ausführen (z. B. Beförderung sperriger Güter, von Gütern, die nur bedingt zur Beförderung zugelassen sind — Anlage C zur Eisenbahnverkehrsordnung — usw.) in Verbindung mit der Beförderungspflicht,

7. Übernahme der unwirtschaftlichen Leistungen, ohne daß die Eisenbahn zum Ausgleich die Übergabe von rentablen Beförderungsaufträgen verlangen kann, weil die Beförderungspflicht zur Übernahme von unwirtschaftlichen Leistungen ohne Ausgleich zwingt (Verhinderung von Koppelungsgeschäften, die z. B. der Kraftwagen ohne weiteres zur Bedingung der Übernahme unwirtschaftlicher Leistungen machen kann).

(B.) Tarifpflicht

1. *Formale Erschwernisse*

a) Die allgemeine Pflicht, Tarife aufzustellen,

b) der allgemeine Zwang zur Veröffentlichung dieser Tarife,

c) das Verbot von Sonderabmachungen,

d) die Abhängigkeit von der Genehmigung der Tarife durch den Bundesminister für Verkehr,

e) die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsträger auch da, wo sie gegen die Eigeninteressen der DB verstößt. Sie kann vom Bundesminister für Verkehr im Rahmen des Koordinierungsverfahrens erzwungen werden.

2. *Materielle Erschwernisse*

a) Die Erstellung gleichmäßiger Tarife für alle Strecken und Dienststellen unabhängig von Kosten- und Wettbewerbslage,

b) die Entfernungsstaffel, welche das Absinken der Streckenfrachten mit wachsender Entfernung bewirkt, obgleich sie auch eigenwirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigt und insoweit ein kaufmännisches Element der Preisbildung darstellt, so daß die Last teilweise an Bedeutung verliert,

c) die Beibehaltung von Subventionstarifen, wobei darauf hinzuweisen ist, daß derartige Tarife zugunsten eines oder mehrerer Unternehmen der Kohleförderung und Stahlerzeugung nach den Bestimmungen des Montanvertrags aufzuheben sind, soweit sie mit seinen Grundsätzen nicht im Einklang stehen,

d) die Beibehaltung der sozialen Ermäßigungen des Personenverkehrs,

e) die Verpflichtung zu Beförderungspreisen, die über den marktwirtschaftlich und wettbewerbsmäßig gerechtfertigten Preisen liegen, z. B. durch Einhaltung eines Tarifgefälles zur Binnenschiffahrt in der Weise, daß das Niveau des Eisenbahntarifs durch Berücksichtigung von Anreizzuschlägen usw. künstlich erhöht wird,

f) weitgehend Tarifgleichheit mit dem gewerblichen Güterfernverkehr trotz verschiedenartiger Leistungen (beim Kraftwagen grundsätzlich Haus-Haus-Verkehr),

g) Gestaltung der Montantarife entsprechend dem Ministerratsabkommen mit Festlegung der Degression und der Kürzung der Abfertigungsgebühr ohne Rücksicht auf wirtschaftliche Notwendigkeit und Kostenlage.

3. Die aus diesen Belastungen erwachsenden Nachteile haben, wie die DB ausführt, auch heute noch bei ihr, und zwar nur bei ihr, einen erheblichen Umfang. Möge im Einzelfalle die eine oder andere dieser Lasten andere Verkehrsträger gleichfalls treffen, so könne sie doch mangels des Zusammentreffens mit den anderen Bindungen keine große Wirkung entfalten. Sie sei in diesem Fall vielmehr ohne praktische Bedeutung, z. B. sei der Tarifzwang ohne gleichzeitige Beförderungspflicht weder für den Kraftwagen noch für die Binnenschiffahrt eine entscheidende Last. Ebenso werde die Binnenschiffahrt durch ihre Unterwerfung unter ein Genehmigungsverfahren für ihre Frachtenbildung nur unwesentlich getroffen, weil ihre Frachten ohnehin nach den Kosten ausgerichtet würden, und, soweit beantragte Frachten tatsächlich die Kosten spiegeln, mit ihrer Genehmigung gerechnet werden könne.

Bei der DB mit dem zum Teil wesentlich über den Kosten der speziellen Transporte liegenden globalen Tarifen sei die Lage jedoch völlig anders. Wenn sie es, was häufig vorkomme, zur Erhaltung oder Gewinnung von Verkehr für erforderlich halte, Tarife im Einzelfall auf ein den tatsächlichen Kosten der Transporte angenähertes und damit wirtschaftlich vernünftiges Niveau zu senken, stoße sie in Genehmigungsverkehren unter Hinweis auf die ihr auferlegte Rücksicht auf andere Verkehrsträger regelmäßig auf Widerstand. Den Lastwagen betreffe dies Problem im Nahverkehr bei seiner tariflichen Beweglichkeit überhaupt nicht, im Fernverkehr habe er wegen seiner Vorzüge gegenüber der Eisenbahnbeförderung durch den Haus-Haus-Verkehr die individuelle Kundenbedienung und gewisse durch den RKT gebotene Möglichkeiten (Teilladungserklärung usw.) eine größere Freiheit im allgemeinen gar nicht nötig. Er hat außerdem den Vorteil, wo es die Wettbewerbslage erträgt, seine Ertragslage durch tariflich zulässige Zuschläge weitgehend verbessern zu können.

4. Die *Kommission* hat die von der DB aufgeführten *Tatbestände gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen geprüft* und dabei insbesondere *untersucht,* inwieweit sie eine *finanzielle,* das Betriebsergebnis berührende *Belastung* darstellen. Die *Kommission* folgt grundsätzlich der Auffassung der DB, daß ihre Verpflichtung, unter Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft kaufmännisch zu handeln, ein Widerspruch in sich ist. Entweder ist sie verpflichtet, nach kaufmännischen Grundsätzen zu wirtschaften, oder sie hat jenseits eigenwirtschaftlicher Überlegungen allgemeine staatspolitische Interessen wahrzunehmen. Soll sie kaufmännisch handeln, so kann sie volkswirtschaftliche Aufgaben, soweit sie ihrem wirtschaftlichen Eigeninteresse entgegenstehen, nur gegen Erstattung der Kosten durchführen, ein Grundsatz, der im Verhältnis zwischen Bund, Ländern und Gemeinden als selbstverständlich seit jeher praktiziert wird.

Mit ihren *Vorschlägen für ein neues Bundesbahngesetz* (§ 5) empfiehlt die *Kommission,* diesen Widerspruch zu bereinigen und gesetzlich festzulegen, daß die DB nach *kaufmännischen* Grundsätzen so zu führen ist, daß sie die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und Verpflichtungen erforderlichen Aufwendungen einschließlich ausreichender Rückstellungen selbst aufbringen kann, und daß darüber hinaus das dem Unternehmen gewidmete Kapital (Grundkapital) angemessen verzinst wird. Sie soll verpflichtet sein, ihren Betrieb nach dem jeweiligen Stand der Technik sicher zu führen und im Rahmen *wirtschaftlicher Betriebsführung* den Anforderungen des Verkehrs Rechnung zu tragen. Um die *Wahrung der Interessen der deutschen Volkswirtschaft sicherzustellen,* schlägt die *Kommission* in Absatz 2 des neuen § 5 vor, daß der Bundesminister für Verkehr der DB aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit die Durchführung oder Unterlassung von betrieblichen oder tarifarischen Maßnahmen auferlegen kann. Soweit die DB infolge solcher Auflagen Leistungen zu erbringen hat, die sie mit Rücksicht auf ihre Pflicht zur kaufmännischen Geschäftsführung nicht ohne einen entsprechenden Ausgleich erbringen kann, oder soweit sie Maßnahmen unterlassen muß, die im kaufmännischen Interesse geboten sind, ist sie zu Lasten des Bundeshaushalts zu entschädigen.

III. Stellungnahme der Kommission zur Betriebs-, Fahrplan- und Beförderungspflicht

Bevor die Betriebs- und Beförderungspflicht behandelt wird, sei kurz auf die Fahrplanpflicht eingegangen.

Sie stellt nach Auffassung der *Kommission* keine echte Belastung dar, weil bei jedem Verkehrsbetrieb, besonders dieser Art und Größe, die Verkehrsbedienung ohne einen festen Fahrplan einfach undenkbar ist. Auch nach der heutigen Gesetzeslage ist die Bundesbahn durchaus in der Lage, ihre Fahrpläne im Güter- und Personenverkehr dem

Verkehrsbedürfnis anzupassen und unrentable Züge ausfallen zu lassen. Hinzu kommt, daß eine Reihe fahrplanmäßiger Zugleistungen auch ohne Rücksicht auf ihre Wirtschaftlichkeit aus innerbetrieblichen Gründen erforderlich ist. Die *Betriebspflicht* und die *Beförderungspflicht* weisen dagegen zweifellos gemeinwirtschaftliche Elemente auf, die sich als finanzielle Belastung auswirken können. Da — wie die DB selbst zugibt — eine genaue Bezifferung der bei einzelnen Tatbeständen eintretenden Verluste nicht möglich ist, bestehen über die Tragweite der Belastung unterschiedliche Auffassungen. Zudem betonen die Wettbewerber der DB, daß auch sie — aus eigenwirtschaftlichen Gründen — genötigt seien, sich Verpflichtungen solcher Art aufzuerlegen. Es ist zuzugeben, daß die DB, auch wenn sie kaufmännisch frei handeln könnte, aus Wettbewerbsgründen Wert darauf legen müßte, ihren Kunden eine ständige und regelmäßige Verkehrsbedienung anzubieten und ihre Beförderungswünsche soweit wie möglich zu erfüllen. Das Maß des wirtschaftlich Vertretbaren wird jedoch durch Einwirkungen von außen häufig weit überschritten. Hinsichtlich der *Betriebspflicht* bedarf es nach der gegenwärtigen Rechtslage zwar der Genehmigung des Bundesministers für Verkehr, wenn der Betrieb einer Bundesbahnstrecke dauernd eingestellt oder ein wichtiger Bahnhof geschlossen werden soll. Die *Kommission* hat aber festgestellt, daß solchen Anträgen von der Aufsichtsbehörde keine Hindernisse in den Weg gelegt werden. In allen anderen Fällen, in denen die DB Einschränkungen ihres Betriebs vornehmen will (z. B. Schließung von Güterabfertigungen), ist sie ohnehin rechtlich frei. Die tatsächlichen Schwierigkeiten ergeben sich jedoch durch Einflußnahme dritter Stellen und durch wirtschaftlich nicht gerechtfertigte Forderungen der Öffentlichkeit. Hierdurch wird ein unerträglicher Druck auf die Organe der DB und ihre Aufsichtsbehörde gegen die Durchführung der als notwendig erkannten Maßnahmen ausgeübt. Öffentliche Dienststellen, Berufsorganisationen, Mitglieder der Volksvertretungen und andere mehr sehen es als ihr gutes Recht an, von einer staatlichen Einrichtung als Ausfluß ihrer Verpflichtung zur Wahrung der Interessen der Volkswirtschaft Leistungen zu verlangen, die das Unternehmen bei eigenwirtschaftlichen Überlegungen einfach nicht erbringen kann, ohne defizitär zu werden. Die gleichen Stellen, insbesondere staatliche Zulassungsstellen, halten es unter der Einflußnahme der gleichen Öffentlichkeit durchaus für gerechtfertigt, Konkurrenzunternehmen oft auch ohne Rücksichtnahme auf die Folgen für die Schiene zur Personenbeförderung und zum Gütertransport zuzulassen und damit die wirtschaftliche Aushöhlung des Schienenunternehmens zu beschleunigen. Gleichzeitig wird von der Eisenbahn gefordert, verbliebene Restverkehre ohne Rücksicht auf Wirtschaftlichkeit weiter zu bedienen und damit Leistungen zu erbringen, deren Verluste letztlich vom Steuerzahler zu decken sind.

In ähnlicher Weise wird es als selbstverständlich angesehen, die *Beförderungspflicht* der DB, wie sie in der Eisenbahnverkehrsordnung verankert ist, in einer Weise auszunützen, die nach der Rechtslage zwar nicht anfechtbar ist, aber praktisch zu finanziellen Verlusten der DB führen muß. So hält es die verladende Wirtschaft für durchaus gerechtfertigt, für die Befriedigung einzelner Betriebsbedürfnisse, insbesondere bei der Güterverteilung, eigene Beförderungsmittel einzusetzen, von der Eisenbahn aber die Beförderung der gleichen Güter bei Witterungsschwierigkeiten oder bei Ausfall eigener Transportmittel zu erwarten, vor allem aber die Zuführung von Rohstoffen auf längere Entfernung zu Ausnahmetarifen als selbstverständlich zu verlangen. Diese Selbstverständlichkeit geht sogar nicht selten so weit, daß Güter, die mit dem Kraftwagen über weite Entfernungen herantransportiert worden sind, zu der für den Kraftverkehr unwirtschaftlichen Kleinverteilung kurzer Hand der Eisenbahn übergeben werden, ein Verfahren, das der technischen und wirtschaftlichen Eigenart der beiden Verkehrsmittel völlig widerspricht und das weitgehend für die Defizite der Eisenbahn im Nahverkehr verantwortlich ist.

Ursache für diesen Zustand ist also nicht die Betriebs- und Beförderungspflicht an sich, sondern der Mißbrauch, den weite Kreise mit den Verkehrsdiensten der Eisenbahn treiben, und die jeder wirtschaftlichen Vernunft widersprechende, aus der Monopolzeit überkommene Einstellung, welche die DB daran hindert, kaufmännisch zu wirtschaften und den Steuerzahler für reale oder vermeintliche Einzelvorteile aufkommen läßt. Dabei ist auch heute schon die Rechtslage eindeutig, daß nur dem Bund als Eigentümer des Sondervermögens „Bundesbahn" und als letztlich für den Ausfall Verantwortlicher ein Recht zustehen kann, auf die Wirtschafts- und Finanzgebarung seines Unternehmens Einfluß zu nehmen. Alle anderen interessierten Stellen werden sich bei der gespannten Finanzlage der DB daran gewöhnen müssen, daß Anforderungen an Dritte — wie überall in der Wirtschaft — bezahlt werden müssen. Als Folgerung, aus vorstehenden Erkenntnissen *empfiehlt die Kommission,* die *Betriebspflicht* zwar grundsätzlich beizubehalten, jedoch durch eine Neufassung des § 4 des Bundesbahngesetzes sicherzustellen, daß für wirtschaftlich unzumutbare Anforderungen diejenigen Stellen aufzukommen haben, die sie stellen. § 5 des Gesetzvorschlags der *Kommission* sieht eine entsprechende Regelung vor, die einerseits ein Maßhalten dritter Stellen bewirken wird und andererseits der DB nicht mehr die Möglichkeit gibt, eine defizitäre Lage allgemein als Folge gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen hinzustellen.

Hinsichtlich der *Beförderungspflicht* ist die *Kommission* der Meinung, daß — zumindest im Nahbereich — heute genügend Transportmöglichkeiten bestehen, um die Bedürfnisse der Verkehrsnutzer ohne Auflagen gegenüber der DB voll zu befriedigen. Auf die Beförderungspflicht der DB im Güterverkehr sollte daher *bis zu einer Entfernung von 100 km* verzichtet werden. Damit würde in diesem Bereich auch eine Gleichstellung im Wettbewerb mit dem Kraftwagen erreicht. Die *Kommission* erkennt jedoch das berechtigte Bedürfnis der Wirtschaft an, für Transporte auf weite Entfernungen über ein öffentliches Transportmittel zu verfügen. Sie schlägt deshalb vor, die Beförderungspflicht der

DB auf eine Entfernung von mehr als 100 km beizubehalten. Damit kann mißbräuchlicher Ausnutzung der Eisenbahn für den Verteilerverkehr auf Nahentfernungen vorgebeugt werden, ohne die Belange der Wirtschaft zu stören. Außerdem wird das Problem der Beförderungspflicht dann weitgehend gegenstandslos, wenn die DB mit Tarifautonomie ausgestattet wird und damit die Möglichkeit erhält, unwirtschaftliche Leistungen durch höhere Tarife zu vermeiden. Hierzu werden in § 8 des Gesetzentwurfs der *Kommission* entsprechende Vorschläge gemacht.

Durch diese Regelungen entfallen praktisch die Beschwerden der DB zu den in Unterabschnitt II A genannten Ziffern 1 bis 4, 6 und 7. Auf Ziffer 4 des Unterabschnitts II A. ist im III. Teil Abschnitt B (Personenverkehr einschließlich Berufs- und Schülerverkehr) näher eingegangen. Auch hierzu werden Empfehlungen gegeben, die einer finanziellen Belastung der DB entgegenwirken sollen.

Was die Vorhaltung einer Transportreserve (Unterabschnitt II A Ziffer 5) anlangt, so kann die *Kommission* eine solche — für jedes Wirtschaftsunternehmen an sich selbstverständliche — Betriebsnotwendigkeit nicht als gemeinnützige Belastung anerkennen. Die Transportreserve liegt im eigenwirtschaftlichen Interesse der DB, selbst wenn sie im Einzelfall als Lückenbüßer beim Ausfall anderer Verkehrsmittel eintritt. Im übrigen betragen die Vorhaltungskosten der Transportreserve der DB weniger als 1 v. H. ihrer Gesamtkosten und sind damit geringer als die entsprechenden Kosten der meisten Wirtschaftsbetriebe.

IV. Stellungnahme der Kommission zu den Bindungen auf dem Tarifgebiet, insbesondere zum Tarifzwang

1. Auf dem Tarifgebiet wird die hauptsächliche gemeinwirtschaftliche Belastung der DB im Tarifzwang gesehen. Er bedeutet die Verpflichtung der DB, mit jedermann auf Grund veröffentlichter — der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr unterliegender — Tarife unter Ausschluß von Sonderabmachungen Frachtverträge zu grundsätzlich gleichen Bedingungen abzuschließen (§ 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung). Während zu den einzelnen Tarifbelastungen, die als politische Lasten anzusehen sind, im nachstehenden Abschnitt B Stellung genommen wird, soll hier das Problem der Tarifpolitik in grundsätzlicher Hinsicht behandelt werden.

Die Beförderungsentgelte der Verkehrsträger in der Bundesrepublik beruhen weitgehend auf dem Festtarif-System. Nur auf dem Gebiet des internationalen Straßen- und Binnenschiffsverkehrs besteht keine Tarifpflicht. Für den gewerblichen Güternahverkehr tritt an Stelle von Festpreisen ein System von Höchst- und Mindestpreissätzen. Die Tarife unterliegen der Veröffentlichungspflicht. Sie bedürfen der Genehmigung durch den Bundesminister für Verkehr. Die Tarifautonomie liegt also nicht bei den Verkehrsunternehmen, sondern praktisch beim Bundesminister für Verkehr, der die Interessen der Verkehrsträger in einem Koordinierungsverfahren aufeinander abstimmt. Eine Tarifbildung auf der Grundlage echter Selbstkosten wird angestrebt.

2. Um die Voraussetzungen für geeignete tarifpolitische Vorschläge zu schaffen, hat sich die *Kommission* zunächst bemüht, ein klares Bild über die Wettbewerbsverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern im einzelnen zu gewinnen. Dieses Bemühen wurde allerdings dadurch erschwert, daß kein ausreichendes Material über die Kostenverhältnisse der Binnenschiffahrt und des gewerblichen Güterfern- und -nahverkehrs vorlag. Es wird zur Zeit auf Grund des „Gesetzes über die Statistik der Kosten und Leistungen im Güterverkehr mit Kraftfahrzeugen, mit Binnenschiffen und mit Eisenbahnen im Jahre 1959" vom 21. Dezember 1958 gesammelt. Eine Auswertung der Ergebnisse, die der Bundesregierung zur Verfügung gestellt werden sollen, kann jedoch nur dann zutreffende Erkenntnisse vermitteln, wenn sie sehr in die Einzelheiten geht, da die jeweiligen Verhältnisse sehr unterschiedlich sind und mit globalen Zahlen — wie sie z. B. für die DB vorliegen — recht wenig anzufangen ist. Hinzu kommt, daß Art der Betriebe (vom Familienbetrieb bis zum Großbetrieb), Häufigkeit des Einsatzes der Transportmittel, unterschiedliche Ausnutzung ihrer Ladefähigkeit, Ausmaß der Leerfahrten und Umwegfahrten bei allen drei Transportmitteln die Kostengestaltung wesentlich beeinflussen. Angesichts der Vielschichtigkeit der Kostenlage in den Betrieben muß die *Kommission* überhaupt bezweifeln, ob es möglich ist, zu einer — alle Verhältnisse zutreffend erfassenden — Feststellung der Selbstkosten als tragendes Element der Tarifbildung zu gelangen.

Auf Grund ihrer eigenen Ermittlungen ist sie zu folgenden allgemeinen Ergebnissen gelangt:

a) Binnenschiffahrt

Während im grenzüberschreitenden Verkehr, z. B. auf dem Rhein, völlige Tariffreiheit herrscht (Mannheimer Akte), bauen die Entgelte auf den übrigen Binnenwasserstraßen weitgehend auf den Festtarifen und Ausnahmetarifen der DB auf. Die Frachten werden von Frachtenausschüssen, die paritätisch von der Binnenschiffahrt und Vertretern der Verlader besetzt sind, beschlossen und erlangen durch die Genehmigung des Bundesministers für Verkehr Rechtskraft. Die Entscheidungen der Frachtenausschüsse richten sich weitgehend nach den Tageserfordernissen, insbesondere nach dem Frachtaufkommen und nach dem angebotenen Laderaum. Maßgebend für die Höhe der Wasserfracht ist daher in weitem Umfange der interne Wettbewerb zwischen den einzelnen Schiffahrtsunternehmen. Der durch die Anreizzuschläge verstärkte Abstand zwischen Eisenbahn- und Wasserfrachten bedeutet für die Binnenschiffahrt — insbesondere in Zeiten ausreichenden Transportaufkommens — eine gesicherte Rendite; in Zeiten schwachen Verkehrsaufkommens eine weitgehende Manipuliermöglichkeit, die durch steuerliche Begünstigungen der Binnenschiffahrt

und die Belastung der Eisenbahntarife mit einem — zugunsten der Binnenschiffahrt wirkenden — Kleinwasserzuschlag noch verstärkt wird.

Die Kostenvorteile des Schiffstransports bestehen vor allem in einem günstigen Verhältnis von Nutzlast und Totlast, in einer billigeren Motorleistung als Folge des geringeren Reibungswiderstandes, in geringerem Personalaufwand und in geringerer Kapitalintensität der Wasserwege. Nachteilig wirken sich die starke Abhängigkeit von Wasserstandsschwankungen und Nebel sowie die geringe Transportgeschwindigkeit aus. Das Einzugsgebiet des Binnenschiffsverkehrs ist größer als das System der regulierten und kanalisierten Flüsse und Kanäle. Zu- und Ablauftarife der DB, die eine Begünstigung der Binnenschiffahrt darstellen, ermöglichen im sogenannten gebrochenen Verkehr (Schiff und Eisenbahn) eine weiterreichende Transportleistung. Diese Zu- und Ablauftarife haben heute in Anbetracht der Konkurrenz des Kraftwagens im Nahverkehrsbereich weitgehend den Charakter von Wettbewerbstarifen angenommen.

Um der Konkurrenz der DB gegenüber dem gebrochenen Verkehr nach süddeutschen Verbrauchsgebieten zu begegnen, hat die Binnenschiffahrt für Kohlentransporte über den Rhein eine Frachtenausgleichskasse gebildet, die es zusammen mit dem verbilligten Ablauftarif 6 U 1 ermöglicht, den Wettbewerb gegenüber dem direkten Eisenbahnverkehr bis auf 250 km ab Binnenhafen aufzunehmen. Während Süddeutschland früher durch die Eisenbahn überwiegend mit oberschlesischer Kohle beliefert wurde, erfolgt seit 1945 die Kohlenversorgung vom Ruhr- und Saargebiet und in den letzten Jahren zusätzlich mit Importkohle, deren Anteil allerdings z. Z. stark abgesunken ist. Der Anteil der Binnenschiffahrt an den Kohlentransporten in das süddeutsche Verbrauchsgebiet betrug 1936/38 42,5 v. H. und 1957 46,2 v. H., während der Anteil der Eisenbahn im gleichen Zeitraum von 57,5 v. H. auf 53,8 v. H. sank.

Auch parallel zu den Binnenwasserstraßen besteht ein Wettbewerb zwischen Binnenschiffahrt und DB. Z. B. hat die DB im Erzverkehr von Emden durch Ausnahmetarife, die um 70 v. H. unter dem niedrigsten Regeltarif liegen, ihren Verkehrsanteil bis heute fast verdoppeln können. Das liegt zum Teil aber auch daran, daß infolge Rückgangs der Kohlen- und Koksausfuhr über deutsche Seehäfen nicht rentierliche Leerfrachten für die Binnenschiffahrt entstanden sind, daß heißt der frühere Ausgleich zwischen Berg- und Talfahrt infolge des Strukturwandels auf dem Energiesektor (Rückgang der Kohlenexporte) weitgehend entfallen ist.

Wie die Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt haben, ist die Aufrechterhaltung des Festfrachtsystems in der Binnenschiffahrt, wenn das Angebot an Transportraum die Nachfrage nach Transportleistungen erheblich überschreitet und infolgedessen Kahnraum in steigendem Umfange beschäftigungslos wird, trotz umfangreicher staatlicher Überwachungsversuche problematisch. Die Koppelung von Seeschiffahrts- und Binnenschiffahrtsleistungen sowie die Koppelung der Binnenschiffsfrachten mit Speditions-, Umschlags- und Lagerhausgeschäften bietet die Möglichkeit einer indirekten Rabattierung. 40 v. H. der deutschen Binnenschiffstonnage (bzw. 38 v. H. der deutschen Rheinflotte) befinden sich im Besitz von Partikulieren, die im Zweifel auch zu rein proportionalen Kosten fahren, ehe sie ihr Schiff anbinden. Seit Jahren besteht innerhalb der inländischen und ausländischen Binnenschiffahrt und damit auch gegenüber der DB ein scharfer Konkurrenzkampf, der zu einer Unterbietung der gebundenen Transportpreise geführt hat. Hier wirkte sich besonders das Mißverhältnis zwischen der Tariffreiheit auf dem Rhein im grenzüberschreitenden Verkehr und den Festtarifen der DB aus. Diese Tarifbindungen ermöglichten es sogar der ausländischen Binnenschiffahrt, in Konkurrenz gegen die DB und die deutsche Schiffahrt Erz, Kohle, Getreide und andere Wirtschaftsgüter, die das Rückgrat des allein noch ertragreichen Massengutverkehrs der DB bilden, über holländische Seehäfen, holländische abgabefreie Binnenwasserstraßen unter Umgehung der deutschen mit Abgaben belasteten Kanäle nicht nur in das Einzugsgebiet des Rheins, sondern tief in das deutsche Binnenland (Hannover, Hamm) zu fahren. Von dieser Möglichkeit machen neuerdings auch deutsche Küstenmotorschiffe, die keiner Tarifregelung unterliegen, im Verkehr ab Hamburg zum Rhein unter Benutzung des holländischen Kanalsystems Gebrauch. Unter dem Zwang dieser Verhältnisse haben sich auch große Schiffahrtsunternehmen, um im Geschäft zu bleiben, gezwungen gesehen, dem Vorgehen der Partikuliere zu folgen, während die DB als „Staatseinrichtung" mit Mitteln der Tarifaufsicht und des Disziplinarrechts angehalten wird, die Festtarife einzuhalten. Wenn gleichwohl auch die DB sich an den „Verstößen" gegen die Tarifordnung beteiligt hat, so ist das zwar aus rechtlichen Gründen zu beanstanden, angesichts der Verhältnisse der Konkurrenz und des dauernden Transportrückgangs der Schiene jedoch nicht unverständlich.

b) Kraftwagen

Was den Kraftwagenverkehr anlangt, so wird im *Werkverkehr* nicht so scharf kalkuliert wie bei Vergabe des Transports an die gewerblichen Verkehrsträger. Die Transportkosten gehen oft im Warenpreis unter. Häufig spielen beim Einsatz eigener Lastkraftwagen Reklame-Erwägungen und betriebliche Bequemlichkeiten (Service) eine größere Rolle als die echten Selbstkosten — nicht zuletzt aber auch der völlig legitime Gesichtspunkt eines sehr schnellen Transports von Haus zu Haus. Seit der Belastung des Werkfernverkehrs mit einer Beförderungsteuer im Jahre 1955 ist zwar bis 1958 ein Rückgang seines Beförderungsvolumens um rund 11 v. H. eingetreten, der jedoch nicht der DB, sondern dem gewerblichen Güterverkehr zugute gekommen ist. Im Dezember 1957 entfielen von den im Werkverkehr zugelassenen Fahrzeugen 25,1 v. H. auf die Produktion und den Handel von Nahrungs- und Genußmitteln mit 23,4 v. H. der Transportkapazität sowie 31,7 v. H. der Fahrzeuge auf Herstellung und Handel von Baumaterialien mit 35,3 v. H. der Transportkapazität. Seit Anfang 1959 holt der Werkverkehr seine auf die Beförderungsteuer zurückzu-

führenden Verluste aber bereits wieder auf und hat bis zum 30. Juni 1959 um 7,0 v. H. gegenüber dem 1. Halbjahr 1958 wieder zugenommen. In der gleichen Zeit hat auch der Güterfernverkehr mengenmäßig um 12,3 v. H., die Binnenschiffahrt um 11,0 v. H. zugenommen. Während sogar die nichtbundeseigenen Eisenbahnen ihren Verkehrsanteil etwas steigern konnten, nahm der Verkehr der DB mengenmäßig um 3,5 v. H. und leistungsmäßig um 3,1 v. H. ab. *Diese Zahlen sind alarmierend.* Die Tarife des *gewerblichen Kraftwagenverkehrs* sind im Fernverkehr mit denen der DB im Regeltarif identisch (Reichskraftwagentarif — RKT). Hingegen sind die Ausnahmetarife der DB vom Güterkraftverkehr nur zu einem Teil übernommen worden. Die Übereinstimmung des Reichskraftwagentarifs mit dem der Reichsbahn war als eine bewußte Subventionierung des Lkw-Verkehrs gedacht. Sie ist mit Rücksicht auf die Vorzüge des Kraftwagens in der Haus-Haus-Bedienung in keiner Weise mehr gerechtfertigt. Die Versuche der DB, diese natürlichen Vorteile des Kraftwagens durch Rollgeldzuschüsse, deren Zulässigkeit überdies bestritten wird, auszugleichen, haben sich als wenig wirksam erwiesen.

Auch bei der Anwendung des Kraftwagentarifs hat sich gezeigt, daß es unmöglich ist, seine Innehaltung zu erzwingen. Ähnlich wie der Binnenschiffahrt verschafft die Anhängung der Beförderungsentgelte im Güterkraftverkehr an die Eisenbahntarife (Regenschirmtheorie) dem Kraftwagen angesichts seiner geringen Vorhaltekosten und der noch unzureichenden Heranziehung der Schwerlastwagen zu den Straßenkosten eine solche Differentialrente, daß er in der Lage ist, bei fast allen Verkehren — sogar auf weite Entfernungen — die Eisenbahntarife zu unterbieten. Nicht nur im Stückgutverkehr, wo sein Verkehrsanteil dem der DB im Fernverkehr gleichkommt, aber wesentlich lukrativer ist, sondern auch im Massengutverkehr, der heute bereits 37 v. H. des gesamten Fernverkehrs des Kraftwagens erreicht hat, ist es ihm dank seiner großen Beweglichkeit gelungen, der DB die schlechteren Risiken zuzuschieben.

Was für die Binnenschiffahrt über Koppelungsmöglichkeiten und Preisnachlässe ausgeführt wurde, gilt nach den Erfahrungen der letzten Jahre in verstärktem Maße für den Kraftwagen. Mehr als 45 v. H. der Fernverkehrsunternehmen unterhalten Nebenbetriebe. Eine Kontrolle und der Nachweis von Verstößen ist hier noch schwieriger. Die Kontrollen der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr (BAG) haben trotz aller anerkennenswerten Bemühungen daran nichts Entscheidendes ändern können. Die Frachtbriefkontrolle der BAG kann in der Regel nur — zumeist fahrlässig begangene — offensichtliche Tarifverstöße erfassen. Es liegt auf der Hand, daß bei den vielen kleinen Betrieben im Güterfernverkehr, die nicht mit kaufmännisch geschultem Personal arbeiten, häufig unrichtige Frachtberechnungen vorkommen. Die BAG kann mit ihrem unzureichenden Apparat im wesentlichen nur solche Fälle und Überladungen feststellen. In Ausnahmefällen mag es ihr gelingen, auch den einen oder anderen Fall indirekter Rabattierung aufzudecken. Bewußt falsche Angaben über Gutart, Gutmenge und Beförderungsweg lassen sich dagegen durch eine bloße Frachtbriefkontrolle nicht ermitteln.

In der Verbindung mehrerer Geschäftszweige eines Unternehmens, die von einzelnen Auftraggebern in Anspruch genommen werden, liegt die Möglichkeit, dem Verlader den Transport mit Lastkraftwagen besonders interessant zu machen. So ist es möglich, durch kostenlose oder verbilligte Leistungen im Güternahverkehr, in der Lagerei oder im Umschlag von Gütern die Wahl des Verkehrsmittels zu beeinflussen. Hinzu kommt, daß bei schweren Verstößen gegen gesetzliche Bestimmungen die Strafen oft in keinem Verhältnis zu dem erreichten wirtschaftlichen Vorteil stehen. Der Präsident der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr hat in einem Vortrag vom 2. Dezember 1958 zu diesem Thema folgendes ausgeführt:

> „Die Ahndung muß so unangenehm empfunden werden, daß der mit dem Verstoß erzielte oder erzielbare Vorteil nicht mehr reizvoll ist. Das ist bisher nur bedingt erreicht worden. Je seriöser die Firmen sind, desto empfindsamer reagieren sie auf die Strafe. Schon ein gefährdeter guter Ruf ist für sie ein Risiko, das sie von solchen Diensten abhält. Je unseriöser und robuster ein Beteiligter ist, desto kräftiger muß das in der Strafe liegende Risiko sein. Es muß bis zur Ausschaltung gehen. Von einer solchen Handhabung sind wir weit entfernt. Ich spreche übrigens jetzt — darauf möchte ich ausdrücklich hinweisen — nur von schweren Verstößen gegen das Gesetz. Ich denke da an die Fälle, in denen jemand sein Geschäft auf nicht erlaubter Großzügigkeit aufgebaut hat. Zum Beispiel wird glaubhaft von einem großen Mann berichtet, der gesagt haben soll, warum solle er nicht 30 000 DM als Rückvergütung oder Buße bezahlen, wenn er damit 300 000 DM verdienen könne. Solche Fälle kommen durchaus vor. Wir haben im Laufe der letzten Jahre schon wiederholt Frachtbeträge wegen Vorsatzes des Frachtführers eingezogen, die 100 000 DM überschritten. Man kann sich leicht vorstellen, daß bei diesen Summen Umsätze in Millionenhöhe getätigt wurden. Solche Fälle richten einen großen Schaden an. Dem trägt die „Ahndung" nur selten Rechnung. Die Scheu, Genehmigungen zu entziehen, ist sehr groß."

Diese Ausführungen bestätigen, wie schwierig eine wirksame Preiskontrolle angesichts der Vielzahl kleiner und kleinster Betriebe ist. Hinzu kommt, daß das Gesetz die sogenannten grauen Verkehre, von denen Präsident Eichhoff nur die Geschäfte des Kommissionärs nennt, gar nicht erfaßt.

Im *Nahverkehr* ist die Wettbewerbslage der DB angesichts ihrer jetzigen tariflichen Bindungen gegenüber dem Kraftwagen ganz besonders ungünstig. Zudem steht der Mindesttarif des Kraftwagens, weil eine Kontrolle unmöglich ist und manche Dienstleistungen als Gefälligkeitstransporte getarnt werden können, oft nur auf dem Papier.

c) Luftfahrt

Zwischen DB und Luftfahrt hat sich in den letzten Jahren ein zunehmender Wettbewerb entwickelt. Er macht sich im innerdeutschen und im grenzüberschreitenden Verkehr bemerkbar. Welche Verkehrsverlagerungen von der Schiene zum Flugzeug bisher eingetreten sind, läßt sich zahlenmäßig nicht erfassen.

Im europäischen *Reiseverkehr* besteht ein fühlbarer Wettbewerb, vor allem in den Relationen mit England (Kanalstrecke), Skandinavien (Ostseestrecke) und Spanien (unterschiedliche Spurweite der Eisenbahnen).

Leistungsmäßig ist die Eisenbahn gegenüber dem Luftverkehr im Geschäftsreiseverkehr bei einer Reisedauer bis zu etwa einem halben Tag, bei Nachtverbindungen von einer Nacht und bis zu einem halben Tag wettbewerbsfähig. Im touristischen Verkehr ist dies bei den Tagesverbindungen bis zu einer Reisedauer von einem Tag (etwa 12 Stunden), bei Nachtverbindungen bis zu einer Reisedauer von einer Nacht und einem Tag der Fall. Diese zeitliche Begrenzung hat indessen keinen absoluten Charakter. Die Wettbewerbsfähigkeit hängt auch von dem gebotenen Komfort, dem Bestehen direkter Züge oder Kurswagen, direkter Schlaf- oder Liegewagen zwischen Abgangs- und Zielort, den geografischen Gegebenheiten usw. ab, in vielen Fällen aber auch von den Beförderungspreisen.

Die Tarife der Luftfahrt sind in der Nachkriegszeit entstanden, bevor die Lufthoheit in deutschen Händen lag. Der Bundesminister für Verkehr als jetzige Genehmigungsbehörde konnte daher auf die Grundpreise der Luftfahrt noch keinen Einfluß nehmen. Die in den letzten Jahren eingeführten ermäßigten Flugtarife haben sich mehr oder weniger zwangsläufig auf Grund von Beschlüssen der JATA entwickelt. Die Wettbewerbslage hat sich in letzter Zeit verschärft, da die JATA-Gesellschaften am 1. April 1959 in zahlreichen europäischen Verbindungen „spezial rates" für Pauschalreisen der Reisebüros (inclusive tours — IT —) eingeführt haben, die teilweise erheblich billiger sind, als die Eisenbahnfahrpreise 1. Klasse. Zu berücksichtigen ist allerdings, daß sich die Deutsche Lufthansa derartigen, von der JATA beschlossenen internationalen Tarifmaßnahmen kaum entziehen kann. Sie kann aber Ausfälle, die ihr auf diese Weise entstehen, insofern leichter in Kauf nehmen, als sie durch Betriebszuschüsse des Bundes unmittelbar subventioniert wird. Daneben erhält sie, wie die gesamte Luftfahrt, weitere mittelbare Subventionen in der Weise, daß der Bund die Kosten der Flugsicherung trägt, das Flugbenzin zollfrei ist, der Bund die Ausbildungskosten für das fliegende Personal weitgehend trägt und die Lande- und Flugplatzabfertigungsgebühren die tatsächlichen Flughafenkosten nicht decken. Außerdem unterliegen die binnendeutschen Flugpreise nicht der Beförderungs-, sondern nur der niedrigeren Umsatzsteuer. Die Besteuerung der deutschen Anteile der internationalen Flugpreise ist noch nicht geregelt.

Im *Expreßgutverkehr* liegen die Eisenbahnfrachten zur Zeit noch durchweg niedriger als die Luftfrachten. Im innerdeutschen Verkehr kann die Eisenbahn außerdem günstige Beförderungszeiten bieten, so daß keine allzu große Konkurrenz zu befürchten ist.

Im europäischen Verkehr sind trotz der höheren Luftfrachten besonders eilige Spezialtransporte, insbesondere leicht verderbliche Güter, vom Flugzeug bedroht. Hier sind Abwanderungen zum Flugzeug bereits eingetreten.

d) Deutsche Bundesbahn

Obwohl sich im *Güterverkehr* die Frachten von Binnenschiffahrt und gewerblichem Güterfernverkehr nach den Tarifen der Eisenbahn richten, ist faktisch von der früheren Monopolstellung der Eisenbahn infolge der veränderten Konkurrenzlage und der praktischen Handhabung der Tarife seitens der Wettbewerber nichts wirtschaftlich Meßbares übriggeblieben. Während Binnenschiffahrt und Kraftverkehr ihre Kostenvorteile zur Wirkung bringen können, ist die DB durch ihre gesetzlichen Bindungen auf dem Tarifgebiet daran gehindert. Insbesondere vermag sie sich der Tarifgebarung der anderen Verkehrsträger nicht elastisch anzupassen. Dieses heute vor uns liegende Ergebnis ist noch dadurch gefördert worden, daß die DB gehalten ist, bei ihrer Tarifgestaltung auf die Interessen ihrer Konkurrenten gebührende Rücksicht zu nehmen und die Aufsichtsbehörde (Bundesminister für Verkehr) bei ihren Koordinierungsbemühungen von einer solchen Sinngebung des § 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (Anpassung der Eisenbahntarife an die Bedürfnisse des Verkehrs, der Wirtschaft und der Verkehrsträger), des § 7 des Güterkraftverkehrsgesetzes (Abstimmung der Leistungen und Entgelte des Straßengüterverkehrs innerhalb seiner verschiedenen Zweige und im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern) und des § 33 des Binnenschiffsverkehrsgesetzes (Abstimmung der Leistungen und Entgelte der Binnenschiffahrt untereinander und mit den der anderen Verkehrsträger) ausgeht.

Die Ermittlungen der *Kommission* haben ergeben, daß der Lastkraftwagen der DB fast in allen Relationen und bei fast allen Gütern über alle Entfernungen hin wirksame Konkurrenz bereitet. Besonders, wenn der Lastkraftwagen Rückfrachten erhält und keine großen Umwegfahrten durchzuführen hat, ist er der DB bei der tatsächlichen Kostenlage überlegen. Das müßte keineswegs der Fall sein, wenn der Schwerlastwagen mit seinen anteiligen Straßenkosten voll belastet würde, und wenn die DB — statt aus den Überschüssen des Wagenladungsverkehrs einen Teil des Defizits des untertarifierten Personenzugverkehrs abdecken zu müssen — ihre Tarife in Verkehrsbeziehungen, wo es kostenmäßig gerechtfertigt wäre, senken und der Marktlage anpassen dürfte. Unter den obwaltenden Verhältnissen kann von einer natürlichen, das heißt kostenbedingten Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße in der Weise, daß erstere mehr zum Fernverkehr, letztere zum Nahverkehr bzw. Flächenverkehr tendiere, keine Rede sein. Dadurch daß die frühere Deutsche Reichsbahn in den frühen zwanziger Jahren das Aufkommen des Lastkraftwagenverkehrs nicht ausreichend in Rechnung stellte, daß

ferner der Lastkraftwagenverkehr aus militärpolitischen Erwägungen nach 1933 noch besonders gefördert wurde und daß ihm nach dem Kriege besonders günstige Abschreibungsmöglichkeiten zur Verfügung standen, hat sich neben der Eisenbahn und der Binnenschiffahrt ein wohl organisiertes drittes Verkehrssystem entwickeln können. Im Stückgutverkehr hat sich die Situation so verzerrt, daß der Knotenpunktverkehr überwiegend vom gewerblichen Güterverkehr bedient und die kostenspielige Verteilung (Ablauf) der DB überlassen wird.

Noch drastischer ist die Überrundung des Schienenverkehrs durch den motorisierten Verkehr bei der *Personenbeförderung*. Der Anteil der DB am gesamten öffentlichen und privaten Personenverkehr wurde 1956 auf noch 20 bis 25 v. H. geschätzt. Ihr Anteil am öffentlichen Verkehr (DB, nichtbundeseigene Eisenbahnen, Straßenbahn- und Omnibuslinien) ist 1957 bis auf 50,3 v. H. zurückgegangen. Durch die zahlreichen Omnibuslinien, die von den Ländern in Schienen-Parallel- und im sogenannten Dreiecksverkehr zugelassen worden sind, ist der Bezirkspersonenverkehr der DB weitgehend ausgehöhlt. Lediglich um die Großstädte ballt sich noch ein Berufsverkehr zusammen, den auch die kommunalen Verkehrsmittel nicht übernehmen wollen und auf die Dauer auch nicht zu bewältigen vermögen, der aber die DB einen Zuschuß von 628,2 Millionen DM im Jahr kostet. Die Tarifverhältnisse zwischen der DB, den öffentlichen Verkehrsbetrieben und dem privaten Omnibusgewerbe sind nicht abgestimmt. Der Personenkraftwagen ist nur dann mit der DB konkurrenzfähig, wenn ihn mehrere Personen zugleich benutzen. Die Unabhängigkeit vom Fahrplan und der damit erzielte Zeitgewinn läßt ihn aber darüber hinaus in vielen Fällen rentabler erscheinen, insbesondere in der Kombination von Fernfahrt und Stadtfahrt. Bei der Benutzung des Personenkraftwagens sind wirtschaftliche Momente aber bei weitem nicht allein entscheidend.

Die Omnibustarife liegen im engeren Ortsverkehr häufig etwas über den Eisenbahntarifen. Die kommunalen Verkehrsbetriebe verfolgen jedoch vielenorts die Tendenz, die Tarife für weitere Entfernungen zu Lasten der Kurzstreckentarife niedrig zu halten, um das Arbeitereinzugsgebiet und das Absatzgebiet ihrer Gemeinden zu vergrößern. So kommt es, daß die kommunalen Verkehrs-Tarife bei weiteren Entfernungen zur Abwanderung auf die Straße anreizen und bei Nah-Entfernungen der Eisenbahn unlukrativen Verkehr aufzwingen. Dabei arbeiten diese kommunalen Verkehrsbetriebe — ebenso wie die DB — in großem Umfange mit Verlust, der wiederum aus Steuermitteln bzw. aus Überschüssen anderer Versorgungsbetriebe abzudecken ist.

3. Es wird heute allgemein anerkannt, daß in dem Tarifgenehmigungs- und Koordinierungszwang bei den Tarifen der DB und in der Verpflichtung zur Abstimmung ihrer Tarife mit denen der konkurrierenden Verkehrsträger in Wirklichkeit eine *echte, ihre Wettbewerbsfähigkeit* und damit ihre *Ertragslage beeinträchtigende Belastung* zu sehen ist, Deshalb ist auch von allen Seiten eine Lockerung der tariflichen Bindungen als notwendig erklärt worden. Sie ist im europäischen Ausland — wie noch zu zeigen sein wird — bereits weitgehend durchgeführt. Über das erforderliche Ausmaß aber gehen die Meinungen weit auseinander. Während die konkurrierenden Verkehrsträger in der Bundesrepublik für eine grundsätzliche Aufrechterhaltung dieser Bindungen der DB plädieren, haben sich die Spitzenverbände der Wirtschaft, insbesondere der Bundesverband der Deutschen Industrie und der Deutsche Industrie- und Handelstag, den Forderungen der DB nach Gewährung einer — wenn auch für grundsätzliche Tariffragen eingeschränkten — Tarifautonomie angeschlossen. Auch der Bundesminister für Verkehr hat sich für eine gewisse Lockerung der Tarifpflicht erklärt. Er möchte aber die gemeinnützige Verkehrsbedienung gerade auf dem Tarifgebiet unbedingt aufrechterhalten und hält deshalb an der Genehmigungspflicht, der Veröffentlichung der Tarife und dem Koordinierungsverfahren fest. Sonderabmachungen will er unter bestimmten Voraussetzungen in beschränktem Umfange zulassen. Der vom Bundesminister für Verkehr eingesetzte „Sachverständigenausschuß für die Weiterentwicklung der deutschen Gütertarife und für Verkehrsfragen im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft" (Beyer-Ausschuß) hat sich in vielen Punkten ebenfalls den Forderungen der DB angeschlossen; er will aber für einige, allerdings sehr bedeutsame Ausnahmetarife das Genehmigungsverfahren und die Koordinierung beibehalten.

4. Der Bundesminister für Verkehr begründet seine Haltung insbesondere auch damit, daß die *Kontingentierung im Güterfernverkehr* (§ 9 Güterkraftverkehrsgesetz) nicht aufrechterhalten werden könnte, wenn die DB in ihrer Wirtschaftsführung nicht mehr durch gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen belastet wäre. Ein so weitgehender Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit (Artikel 12 GG), wie es eine zahlenmäßige Beschränkung der Zulassung zu einem Beruf darstelle, sei unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nur zulässig, wenn diese Beschränkung zum Schutz der Verkehrsordnung zwingend geboten sei. Die Verkehrsordnung sei aber durch einen uneingeschränkten Güterfernverkehr nicht mehr gefährdet, wenn die DB ihren Betrieb ohne gemeinwirtschaftliche Lasten nach ausschließlich kaufmännischen Grundsätzen führen und sich mit eigenen Mitteln den Wettbewerbsverhältnissen anpassen könne.

Die Kommission kann diese Bedenken nicht als entscheidend für die Verweigerung der Tariffreiheit an die DB ansehen. Die Bundesregierung hat seinerzeit zur Begründung der Kontingentierung als eines unerläßlichen Ordnungsfaktors im Interesse des Gemeinwohls rangmäßig drei Rechtfertigungsgründe gegeben:

a) Ein uneingeschränkter Wettbewerb wirke sich im Verkehrsgewerbe gefährlicher aus als im übrigen Gewerbe. Wenn hier im Wettbewerbskampf ein Betrieb zum Erliegen kommt, so liege darin regelmäßig keine Gefahr für die Öffentlichkeit; im Verkehr aber könnte solchenfalls ein rei-

bungsloser Ablauf der Wirtschaft unterbrochen oder gestört werden.

b) Ein unter übermäßigem Wettbewerb leidender Fernverkehrsunternehmer werde die Tarife unterbieten und nicht mehr in der Lage sein, die Fahrzeuge in verkehrssicherem Zustand zu erhalten; er werde das Fahrpersonal bis zur Grenze der Leistungsfähigkeit ausnutzen. Dieser aus dem „Kampf ums nackte Dasein" entstehenden Gefahr würde selbst mit härtesten Strafen nicht abzuhelfen sein.

c) Die schrankenlose Ausweitung des Güterfernverkehrs werde auch die wirtschaftliche Grundlage der DB erheblich gefährden. Denn die DB bediene auch unwirtschaftliche Strecken und führe im Rahmen ihrer Beförderungspflicht auch unrentable Beförderungen aus, wozu der freie Unternehmer nicht verpflichtet sei.

Danach ist die Gefährdung der Ertragslage der DB durch einen unbeschränkten Güterkraftwagenverkehr keineswegs die einzige Begründung für die Notwendigkeit einer Begrenzung des Zugangs von Schwerlastwagen zum Markt gewesen.

Ein scharfer Konkurrenzkampf, vor allem unter den gewerblichen Kraftverkehrsunternehmern, würde voraussichtlich zu einer Verdrängung der kleinen und mittelständischen Existenzen durch Großunternehmer führen. Das würde zwar den reibungslosen Ablauf der Wirtschaft nicht gefährden, aber einen weiteren Schritt auf dem Wege zur Unternehmenskonzentration auf Kosten einer im staatlichen Interesse zu erhaltenden mittelständischen Wirtschaft darstellen. Ein solcher Existenzkampf muß zwangsläufig erhebliche Gefahren für die Verkehrswirtschaft und damit für die Verkehrsordnung mit sich bringen. Ehe ein kleiner Betrieb zum Erliegen kommt, wird er alles tun, um sich am Leben zu erhalten, und zwar auf Kosten der Betriebssicherheit der Fahrzeuge und der Gesundheit des Fahrpersonals durch Überladung, schlechte Reifen, überlange Arbeitszeit und anderes mehr. Die bereits heute zahlreichen Verstöße würden sich vervielfachen. Ihre entscheidende Rechtfertigung findet die Beschränkung der Zulassung der Lastwagen des gewerblichen Güterkraftverkehrs aber in der Tatsache, daß Eisenbahnen und Kraftwagen nicht unter gleichartigen Bedingungen miteinander konkurrieren. Diese Ungleichheit beruht einmal darauf, daß die Bahn von vornherein für ihre überwiegend fixen Wegekosten aufzukommen hat, während das Kraftfahrzeug diese, soweit es sie überhaupt bestreitet, über die Mineralölsteuer erst bei seinem Einsatz, also als leistungsproportionalen Aufwand, entrichtet.

Während der Kraftwagen sich die für ihn lukrativen Verkehre aussuchen kann, ist die Eisenbahn auch bei Durchführung der Vorschläge der *Kommission* gezwungen, weiterhin Verkehre zu bedienen, bei denen die Verkehrsentgelte weder die vollen Selbstkosten decken, geschweige denn einen Gewinn abwerfen. Im volkswirtschaftlichen Interesse ist es notwendig, auch für eisenbahnunwürdige Verkehre, die der Kraftwagen ablehnen darf, einen Transportführer vorzuhalten. Das gilt insbesondere für den Berufs- und Schülerverkehr und für große Teile des Stückgutverkehrs. Es ist eine allgemein anerkannte Tatsache, daß die übrigen Verkehrsträger die Aufgaben der Eisenbahn, die immer noch 50 v. H. des gesamten Verkehrs bedient, gar nicht übernehmen können. Hierfür reicht weder unser Bestand an Kraftfahrzeugen noch unser Straßenvolumen noch unsere Binnenflotte aus. Allein die Masse der Berufstätigen könnte ohne die Eisenbahn überhaupt nicht an ihre Arbeitsplätze gelangen; die amerikanischen Verhältnisse sprechen hier eine deutliche Sprache. Es besteht deshalb ein lebenswichtiges Interesse der gesamten Volkswirtschaft, die Eisenbahn funktionsfähig zu erhalten und zu verhindern, daß sie durch eine weitere Aushöhlung ihres Betriebes gezwungen wäre, ihr jetziges Tarifsystem aufzugeben und ihre Preise auf weniger genutzten Strecken ganz wesentlich zu erhöhen, was zu schwerwiegenden Standortverschiebungen führen könnte. Man kann auch ein rechtsschutzwürdiges Interesse der DB an der Verhinderung eines hemmungslosen Wettbewerbs nicht deswegen ablehnen, weil ihr in Zukunft die sogenannten gemeinnützigen Lasten weitgehend abgenommen werden sollen; denn die Lasten der gemeinnützigen Verkehrsbedienung hat auch bisher schon der Bund durch Übernahme des aus ihrer Geschäftsführung entstandenen Defizits auf den Haushalt übernommen. Sie sind also jahraus, jahrein bereits immer vom Steuerzahler getragen worden. Gerade die Erkenntnis, welche Gefahr mit der sich von Jahr zu Jahr steigernden Unwirtschaftlichkeit und Aushöhlung unseres Eisenbahnsystems für den reibungslosen Ablauf der Wirtschaft verbunden ist, hat entscheidend zur Einsetzung der Prüfungskommission für die Sanierung der DB Anlaß gegeben.

Die Kommission bezweifelt auch, daß durch die von ihr vorgeschlagene Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Bindungen der *Beförderungsteuer im Werkfernverkehr* der Boden entzogen werde. Eine Aufhebung der Kontingentierung im gewerblichen Verkehr und die Entlastung des Werkfernverkehrs von der Beförderungsteuer, die ja auch als Ausgleich für zu billige Rohstofftransporte und für Reservehaltung der DB für die Werkverkehrsbetriebe gedacht war, führt letztlich nur zu einer vermehrten Inanspruchnahme des Steuerzahlers aus ungedecktem Aufwand der DB und zwingt dazu, den Schwerlastverkehr zu steuerlichen, seiner Straßeninanspruchnahme entsprechenden Belastungen heranzuziehen.

5. Zusammenfassend darf festgestellt werden, daß das überragende Gemeinschaftsgut, zu dessen Schutz die Kontingentierung eingeführt ist, die Herstellung und Aufrechterhaltung geordneter Verhältnisse im öffentlichen Verkehr *insgesamt* ist. Dieses Gemeinschaftsgut bleibt aber auch dann unverändert bestehen, wenn die DB infolge ihrer Verpflichtungen zur Eigenwirtschaftlichkeit aus § 5 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes (Kommissionsvorschlag) bestimmte, ihren betrieblichen Interessen entgegenstehende Aufgaben nicht ausschließlich auf eigene Kosten, sondern mit Ausgleichsleistungen des Bundes oder anderer speziell interessierter Körperschaften und Wirtschaftszweige durchführt.

6. Aber selbst, wenn die Aufrechterhaltung der Kontingentierung im gewerblichen Güterfernverkehr und die Beförderungsteuer im Werkfernverkehr auf Grund höchstrichterlicher Entscheidung von der Beibehaltung der heutigen gemeinwirtschaftlichen Bindungen abhängig gemacht werden sollte, *könnte sich die Kommission nicht entschließen, auf ihre Forderungen nach Gewährung der Tarifautonomie für die DB zu verzichten.* Heute sind im gewerblichen Güterfernverkehr etwa 21 500 Fahrzeuge eingesetzt. Im Werkfernverkehr verkehren rund 27 000 Fahrzeuge mit 4 t und mehr Nutzlast. Die Zulassung von Fahrzeugen im Werkverkehr unterliegt bereits heute keiner Beschränkung. Ihre Zahl könnte also beliebig vermehrt werden, wenn dafür ein betriebliches Bedürfnis besteht. Einem schrankenlosen Anwachsen des gewerblichen Güterfernverkehrs sind auch dadurch Grenzen gesetzt, daß, je größer die Zahl der Wettbewerber wird, die Möglichkeit der Erzielung eines angemessenen Gewinns insbesondere dann problematischer wird, wenn gleichzeitig mit der Beseitigung der Kontingentierung der Schwerlastverkehr mit den ihm zustehenden Wegekosten voll belastet wird. Dadurch würden in erster Linie die schweren Fahrzeuge mit den großen Anhängern gezwungen werden, ihre Wirtschaftlichkeit zu überdenken. Mit einer Zunahme der den Massengutverkehr der Eisenbahn aushöhlenden Fahrzeuge wäre deshalb wohl in erster Linie beim Werkverkehr zu rechnen. Aber auch hier würde die volle Anlastung der zurechenbaren Straßenkosten ein Regulativ darstellen, und weitere steuerliche Maßnahmen würden offenbleiben.

7. Die *Kommission* ist zu ihrer grundlegenden Empfehlung, die DB in ein Unternehmen mit kaufmännischer Geschäftsführung und dem Recht marktwirtschaftlicher Preisgestaltung umzubilden, ermutigt worden durch die *Erkenntnisse in anderen europäischen Ländern und die von ihnen in die Wege geleiteten Maßnahmen.* Angesichts der defizitären Lage der meisten Eisenbahnen und der schädlichen finanziellen Folgen der Eingriffe von hoher Hand haben sich alle maßgebenden Länder zu einer weitgehenden Preisfreiheit der Eisenbahnen zum Teil schon sehr frühzeitig entschlossen. Zum Teil gehen diese Regelungen erheblich über die Vorschläge der *Kommission* hinaus.

a) Der Verwaltungsrat der *belgischen* Eisenbahnen ist befugt, Wettbewerbstarife im Binnen- und internationalen Verkehr auf die Dauer von einem Jahr und andere Sondertarife auf unbegrenzte Zeit zu erlassen, sofern die Ermäßigung im Binnenverkehr höchstens 15 v. H., im internationalen Verkehr höchstens 25 v. H. die Sätze der allgemeinen Klasse übersteigt. Darüber hinaus hat die belgische Regierung am 9. Januar 1959 eine Lockerung der Beförderungspflicht sowie der Veröffentlichungspflicht für Tarife beschlossen.

b) Die *dänische* Staatsbahn hat im Wettbewerb gegen den Kraftwagen und das Küstenschiff seit 1946 in großem Umfang mit Einzelpersonen, Produktions- und Wirtschaftsverbänden, Spediteuren und Speditionsgruppen Sondervereinbarungen abgeschlossen, die nicht veröffentlicht werden und auch nicht anzeigepflichtig sind. Die von der dänischen Staatsbahn abgeschlossenen Sondervereinbarungen sind in der Regel Mindestmengen-Abkommen, teils ohne Treueklausel, teils gekoppelt mit Treueerklärungen.

c) Bei den *englischen* Eisenbahnen wurde auf Grund des „Transport Act 1953" die Tarifpflicht wesentlich gelockert. Es besteht heute lediglich die Verpflichtung, einen Normaltarif mit Höchstsätzen herauszugeben. Die heute gültigen Frachten liegen durchweg unter den Höchstfrachten. Die Eisenbahn hat ferner das Recht, Sondervereinbarungen auf vernünftiger Basis mit Verfrachter zu treffen. Einer Veröffentlichung bedarf es nicht.

d) Die *französischen* Eisenbahnen unterliegen zwar grundsätzlich der Tarifpflicht, haben aber seit 1937 das Recht, sogenannte Vertragstarife abzuschließen, die seit 1951 nicht mehr veröffentlicht werden. Diese enthalten im allgemeinen Treueklauseln und Mengenbindungen. Die Ermäßigung geht im einzelnen bis zu 50 v. H.

e) Für die *italienischen* Staatsbahnen besteht Tarifzwang und Veröffentlichungspflicht; sie haben das Recht zu Tarifermäßigungen und Vergünstigungen anderer Art an einzelne Verfrachter, und zwar der Verkehrsminister unbeschränkt, der Generaldirektor der Staatsbahnen für die Dauer eines Jahres. Letzterer hat eine Anzeigepflicht an den Minister; Veröffentlichungspflicht besteht nicht.

f) Für die *niederländischen* Eisenbahnen besteht grundsätzlich Tarifzwang und Veröffentlichungspflicht. Die Tarife sind jedoch nur Höchstpreise. Tarifunterschreitungen sind unter Anwendung einheitlicher Grundsätze und Berücksichtigung der Selbstkosten möglich. Die niederländischen Eisenbahnen machen von den ihnen in der Preisgestaltung gewährten Freiheiten reichlich Gebrauch. Es sind eine große Anzahl von Sondervereinbarungen mit den Verladern „vertraulich gegenüber Dritten" abgeschlossen, die weder veröffentlicht noch angezeigt werden. Die Sondervereinbarungen erstrecken sich seit 1957 auf 83 v. H. des Wagenladungsverkehrs und 52 v. H. des Stückgutverkehrs. Alle Ermäßigungen werden im Wege der Erstattung gewährt. In der Regel sehen die Sondervereinbarungen Mengenbindungen vor, Treueklauseln sind seltener. Es bestehen keine Beschränkungen für die Höhe, maßgebend ist lediglich die Selbstkostenlage.

g) Auch die *österreichische* Eisenbahnverkehrs-Ordnung sieht das Recht zum Abschluß von Sondervereinbarungen vor, die nicht veröffentlicht zu werden brauchen. Die Sondervereinbarungen enthalten normalerweise eine allgemeine Treueklausel. Die nicht veröffentlichten Sondermaßnahmen umfassen etwa 10 v. H. der Gesamtbeförderungsmenge. Die Vergünstigungen werden im Erstattungswege gewährt.

h) Die *schwedischen* Eisenbahnen unterliegen grundsätzlich der Tarifpflicht. Ihre Tarife wer-

den nach eigenwirtschaftlichen und nicht nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen gestaltet. Sie haben das Recht zum Abschluß von Sondervereinbarungen, die jedermann unter den gleichen Bedingungen zugänglich sein sollen. Eine Anzeigepflicht an die Aufsichtsbehörde besteht nicht. Die Rabatte sind in der Regel an eine Mengenklausel und eine Mindestversandweite geknüpft.

i) In der *Schweiz* herrscht grundsätzlich Tarifzwang, jedoch besteht auch hier das Recht zu Sondervereinbarungen, die vom Post- und Eisenbahn-Departement zu genehmigen sind. Die Genehmigung gilt allgemein als erteilt, wenn die Abmachungen den vom Post- und Eisenbahn-Departement aufgestellten „Richtlinien" entsprechen. Nach Auskunft des Departements sind Beschwerden über Mißbrauch der Sonderabreden seit Bestehen des Gesetzes (1949) nicht eingegangen und auch keine Klagen vor den ordentlichen Gerichten erhoben worden. Sondervereinbarungen brauchen nicht veröffentlicht zu werden, sofern sie „durch den Wettbewerb mit ausländischen Verkehrswegen oder anderen Beförderungsmitteln im Inland aufgedrängt werden". Von den im Jahre 1956 aufgekommenen Wagenladungen sind ca. 16 v. H. durch Sonderabkommen erfaßt. Die Abmachungen können mit den verschiedensten Klauseln versehen werden (z. B. Bahntreueklausel; Verpflichtung, den Lkw-Park nicht zu vergrößern; Mengenklausel).

Diese Übersicht zeigt, daß alle maßgebenden Länder des europäischen Raumes die Notwendigkeit einer weitgehenden Lockerung der Tarifpflicht bejahen, um ihren Eisenbahnen den Wettbewerb gegenüber dem Kraftwagen und zum Teil gegen ausländische Verkehrsunternehmen zu erleichtern. Überall hat sich die Einsicht durchgesetzt, daß ohne Tariffreiheit, ohne das Recht zu Sondervereinbarungen und ohne den Verzicht auf die überkommenen Reglementierungen die Eisenbahn ihren Konkurrenten hoffnungslos unterlegen ist. Die Erfahrungen der letzten Jahre und vor allem das beängstigende Absinken des Verkehrsanteils der DB sollte auch die in der Bundesrepublik verantwortlichen Stellen veranlassen, entschlossen, konsequent und schnell den Weg zur Herstellung der Eigenverantwortung der DB zu öffnen.

8. Die *Kommission* ist bei der Prüfung der Überlegungen des Bundesministers für Verkehr, der Vorschläge des Beyer-Ausschusses, der Gedanken des Vorstandes der DB sowie der ausländischen Beispiele zu folgenden Ergebnissen gekommen:

a) An *Festtarifen* mit Veröffentlichungspflicht sollte grundsätzlich für alle Verkehrsträger festgehalten werden.

b) Es ist aber mit den Verpflichtungen der DB zu kaufmännischem Handeln nicht vereinbar, daß ihr die Tarifautonomie in der bisherigen Weise vorenthalten wird, das heißt ein Dritter den Preis bestimmt, zu dem sie ihre Dienstleistungen auf dem Markt anzubieten hat. Deshalb müssen, wie die *Kommission* in § 8 ihres Gesetzesvorschlags vorgesehen hat, die zuständigen Organe des Unternehmens die Tarife bestimmen. Damit würde eine Genehmigung auch für die vom Beyer-Ausschuß vorbehaltenen Ausnahmetarife durch den Bundesminister für Verkehr entfallen.

c) Für die Tarifbildung sollten folgende allgemeine Grundsätze gelten:

aa) Die Verkehrsentgelte müssen eigenwirtschaftlich, das heißt nach den Selbstkosten und der Wettbewerbslage bestimmt sein.

bb) Sie müssen wettbewerbsneutral gegenüber den Verkehrsnutzern sein, das heißt für jedermann unter den gleichen Umständen gleich sein. Sie dürfen keine ungerechtfertigten Diskriminierungen, keine Bevorzugungen oder Benachteiligungen gegenüber einzelnen Verladern oder Empfängern oder von einzelnen Plätzen oder Wirtschaftsgebieten beinhalten und vor allem keinen Mißbrauch der Marktmacht darstellen.

cc) Sie sollen die natürlichen Vorteile der Schiene gegenüber ihren Wettbewerbern, z. B. durch Einräumung einer Entfernungsstaffel zum Ausdruck bringen.

d) Dem Bundesminister für Verkehr steht die allgemeine Aufsicht über die Innehaltung der gesetzlichen Verpflichtung der DB auch auf dem Tarifgebiet zu. Er muß daher das Recht haben, die Innehaltung der gesetzlichen Bestimmungen auch hinsichtlich der Tarifbildung zu überwachen und durch seinen Einspruch gegen Verstöße einschreiten und verhindern können, daß durch Tarifmaßnahmen natürliche Standortvorteile verschoben werden. Dem Bundesminister für Verkehr sollte deshalb für alle Verkehrsträger das Recht zur Aufstellung von Grundsätzen über die Tarifbildung, insbesondere für den Aufbau des Tarifsystems, gegeben werden. Diese Richtlinien dürfen allerdings nicht die Preispolitik der DB reglementieren und in den Wettbewerb der Verkehrsträger eingreifen und deshalb auch keine Tarifabstufungen unter den Verkehrsträgern beinhalten.

e) Das Recht des Bundesministers für Verkehr zu Tarifauflagen gemäß § 5 Abs. 2 des Gesetzesvorschlags der *Kommission* wird durch die Tarifautonomie der DB nicht berührt. Diese Auflagen sind, soweit sie die DB zwingen, ihre Selbstkosten zu unterschreiten, erstattungspflichtig. Die Ausgleichspflicht tritt auch dann ein, wenn der DB auferlegt wird, Tarifsenkungen, die in ihrem wirtschaftlichen Interesse liegen und von ihr im Rahmen ihrer speziellen Kosten durchgeführt werden können, zu unterlassen. Hier wird die Ausgleichspflicht auch in einer Schadloshaltung für entgangenen Gewinn bestehen können.

f) Der DB muß, wie allen wichtigen europäischen Eisenbahnen, angesichts ihrer Konkurrenzlage das Recht zustehen, soweit ihre Wettbewerbslage es erfordert, im Rahmen ihrer Eigenwirt-

schaftlichkeit bei Festtarifen durch Sondervereinbarungen Preisnachlässe oder sonstige Vergünstigungen zu gewähren. Die Gewährung der Vergünstigungen sollte an Bedingungen geknüpft werden können (z. B. Mindestmengenrabatte, gestaffelter Treuerabatt, bestimmte Versandweite).

Da die Sondervereinbarungen nach den Vorschlägen der *Kommission* nicht zu veröffentlichen, sondern nur dem Bundesminister für Verkehr anzuzeigen sind, wird das *Gebot einer gleichmäßigen Behandlung* der Verlader sich in erster Linie an das von der *Kommission* empfohlene Tarifamt der DB wenden. Der Bundesminister für Verkehr wird in vielen Fällen nur auf Beschwerde tätig werden können.

Die *Kommission* ist sich bewußt, daß in dem Verzicht auf die Veröffentlichung der Sonderabmachungen nicht unbeträchtliche Gefahren für die Volkswirtschaft dann liegen können, wenn die DB, die ja nach wie vor Verwalter eines Bundessondervermögens ist, ihrer Verpflichtung zur Wettbewerbsneutralität nicht nachkommt und die Anzeigepflicht an den Bundesminister für Verkehr zur Verhinderung von Mißbräuchen sich als nicht hinreichend wirksam herausstellen sollte. Die *Kommission* scheut sich nicht auszusprechen, daß in solchen Fällen, wenn die DB die nötige Reife für eine verantwortliche Handhabung des Rechts zu Sonderabreden nicht aufbringen würde, der Gesetzgeber diese Befugnis wieder rückgängig machen müßte. *Die Kommission* würde auch keine Bedenken haben, daß der DB vorgeschrieben würde, Sondervereinbarungen zeitlich zu begrenzen. In den Vorschlägen der *Kommission* für organisatorische Maßnahmen ist, um eine mißbräuchliche Ausweitung des Rechts der DB zum Abschluß von Sondervereinbarungen möglichst auszuchließen und eine einheitliche Verwaltungspraxis zu sichern, die Verantwortung klarzustellen und dem Vorstand der DB wirksame Kontrollmöglichkeiten zu geben, vorgeschlagen worden, den Abschluß von Sondervereinbarungen innerhalb des Unternehmens einer zentralen Stelle, dem „Tarifamt" zu übertragen.

g) Ob mit Rücksicht auf den Tarifvorschlag der *Kommission* eine formelle Änderung des § 6 der Eisenbahnverkehrsordnung erforderlich ist, wäre zu prüfen.

Für eine Tarifgleichheit im Raum und in der Zeit besteht nach Verlust der Monopolstellung der DB keine wirtschaftliche Notwendigkeit und Berechtigung. Diese Tarifgleichheit gilt auch nach bisherigem Recht nur dort, wo ein Tarif besteht. Die DB darf künftig in ihren Möglichkeiten, ihre Preise zu differenzieren, dort nicht beschränkt werden, wo es aus Wettbewerbsgründen erforderlich sein würde. Diese Preisdifferenzierung kann sich besonders im Personenverkehr mit örtlich vorliegenden verschiedenen Wettbewerbsbedingungen als geboten erweisen.

h) Die *Kommission* hält es weiter für notwendig, eine Änderung der Vergütungen für den Abfertigungsdienst mit Kraftfahrzeugen (Werbe- und Abfertigungsvergütungen) anzustreben und das Entgelt für den Abfertigungsspediteur so zu bemessen, daß es zwar die ihm entstehenden Kosten einschließlich eines angemessenen Unternehmergewinns deckt, aber gleichzeitig den mit dem Festpreissystem der Fernverkehrstarife beabsichtigten Zweck nicht vereitelt. Überhöhte Werbe- und Abfertigungsvergütungen führen zu einer Bevorzugung des Güterkraftverkehrs und damit notwendigerweise zu einer Wettbewerbsverzerrung unter den Verkehrsträgern. Gerade das aber soll durch den Festpreischarakter der Fernverkehrstarife ausgeschaltet werden, um der Wirtschaft eine stabile Kostengrundlage für ihre Kalkulation zu geben. Um dies sicherzustellen, ist es erforderlich, auch die Maklerprovision in die angestrebte Neuregelung einzubeziehen, um sie so unter Kontrolle zu bekommen und ein unerwünschtes Ausweichen auf das Maklerwesen zu verhindern.

i) Da nach den Vorschlägen der *Kommission* die bisherige Genehmigung der Tarife der DB durch den Bundesminister für Verkehr entfällt, ist auch das gegenwärtige *Koordinierungsverfahren* für die Beförderungsentgelte *entsprechend umzugestalten.* Eine förmliche Änderung des § 8 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, nach welchem der „Bundesminister für Verkehr darauf hinzuwirken hat, daß die Interessen der Verkehrsträger ausgeglichen und ihre Leistungen und Entgelte aufeinander abgestimmt werden", erscheint insofern nicht erforderlich, als der Bundesminister für Verkehr trotz Aufhebung des förmlichen Genehmigungsverfahrens genügend Möglichkeit behält, auf eine solche Abstimmung in einem wirtschaftlich vertretbaren Ausmaß „hinzuwirken".

k) Die *Kommission* ist sich darüber klar, daß die von ihr vorgeschlagene Regelung zu Folgerungen für die übrigen Verkehrsträger führen muß. Grundsätzlich sollte allen Verkehrsträgern bei der Preisgestaltung das gleiche Recht zustehen. Damit sollte auch der Binnenschiffahrt und dem gewerblichen Kraftwagen Tarifautonomie gegeben werden. Ob diese grundsätzliche Forderung durch die vom Beyer-Ausschuß gemachten Vorschläge verwirklicht werden kann, hat die *Kommission* nicht näher prüfen können. Insbesondere hat sie nicht untersucht, ob und welche Gesetzesänderungen hierfür erforderlich sein würden. Das würde ihren Auftrag überschritten haben. Sie hält es aber nicht für notwendig und erwünscht, jedem Einzelunternehmen das Recht zu Sondervereinbarungen förmlich einzuräumen. Es ist bereits darauf hingewiesen, daß de facto solche Sondervereinbarungen täglich getroffen werden und gar nicht kontrolliert werden können. Ferner geben eine Reihe einseitiger Begünstigungen, die auch nach Einräumung der Tarifautonomie bleiben, beiden Verkehrsträgern auch gesetzlich weitreichende Gestaltungsmöglichkeiten.

Dazu sind zu rechnen

beim Güterfernverkehr: Die Tariffreiheit im grenzüberschreitenden Verkehr für die ausländi-

sche Strecke, die Teilladungsbestimmungen, die Selbstadressierung, der Höchstpreischarakter der Nebengebühren, die Koppelung des Transportgeschäfts mit Spedition, Lagerei und anderem mehr sowie die Werbe- und Abfertigungsvergütung;

bei der Binnenschiffahrt: Die völlige Tariffreiheit im grenzüberschreitenden Verkehr, die Einrichtung der Frachtenausgleichskasse für den Kohlenverkehr nach Süddeutschland, die Festsetzung von Tagesfrachten und die Möglichkeit, die eigentlichen Beförderungsleistungen mit sonstigen preislich nicht gebundenen Geschäften zu koppeln.

Darüber hinausgehenden Möglichkeiten zu Sondervereinbarungen für einzelne Geschäfte könnte nur zugestimmt werden, wenn für eine Anzeigepflicht und eine Überprüfung die gesetzlichen Voraussetzungen getroffen werden könnten. Sollte dieser Weg aus verfassungsrechtlichen oder sonstigen rechtlichen Bedenken für nicht durchführbar gehalten werden, so darf gleichwohl angesichts der tatsächlichen Wettbewerbslage der DB nach Auffassung der *Kommission* die Tarifautonomie mit dem Recht zu Sondervereinbarungen nicht vorenthalten werden, weil ihre rechtliche Struktur die Möglichkeit zu ausreichender Kontrolle und Verhinderung von Mißbrauch gibt, ohne daß das bisherige Genehmigungsverfahren mit Koordinierung beibehalten werden muß.

Sie folgt dem Beyer-Ausschuß darin, daß dem Güterfernverkehr — gegebenenfalls der AGF — ein eigenes Antragsrecht zu geben ist und daß die Tarifgebungsbefugnis einer vom Bundesminister für Verkehr einzusetzenden, mit amtlicher Befugnis ausgestatteten Tarifkommission zu übertragen wäre.

Sie schließt sich auch den Vorschlägen des Beyer-Ausschusses für die Tarifregelung bei der Binnenschiffahrt an. Es ist auch ihre Auffassung, daß die Frachtenausschüsse Frachtfestsetzungs- und Verkündigungsbefugnisse erhalten sollen.

l) Die *Kommission* ist gerade durch die Verkehrsentwicklung des Jahres 1959 und den sich überall anzeigenden Strukturwandel zu der Überzeugung gekommen, daß es notwendig ist, die verantwortlichen Stellen der DB beim Wort zu nehmen und sie den Beweis für die Behauptung erbringen zu lassen, daß es der DB möglich sein würde, ihren Aufwand selbst zu verdienen, wenn man ihr endlich die Selbstverantwortung und damit die notwendige Handlungsfreiheit einräume. Das setzt allerdings voraus, daß der Bundesminister für Verkehr darauf verzichtet, sich so weit in Einzelmaßnahmen auf dem Tarifgebiet einzuschalten, daß der DB und ihren verantwortlichen Organen dadurch wieder neue Möglichkeiten eröffnet würden, für Mißerfolge in der Geschäftsführung das Hineinregieren der Aufsichtsbehörde verantwortlich zu machen.

B. Die betriebsfremden (politischen) Sonderlasten der DB

1. Die *Kommission* hat die DB gebeten, sämtliche Aufwendungen und Erlösminderungen anzugeben, durch die ihre Wettbewerbslage gegenüber den anderen Verkehrsträgern möglicherweise beeinträchtigt würde. Die Hauptverwaltung der DB hat daraufhin mit Schreiben vom 18. Dezember 1958 insgesamt 2,4 Mrd. DM Aufwendungen, Einnahmeminderungen und Verluste zur Erörterung gestellt. Darüber hinaus hat sie noch zahlreiche weitere Sonderbelastungen angeführt, für die jedoch eine Bezifferung der finanziellen Auswirkungen nicht vorgelegt wurde bzw. nicht vorgelegt werden konnte.

2. Die *Kommission* hat das Vorbringen der DB sorgfältig geprüft. Sie hat dabei zum Teil die gleiche Materie behandelt, die bereits von dem Sachverständigenausschuß unter dem Vorsitz von Präsident W. Wetzler (sogenannter Wetzler-Ausschuß) eingehend untersucht worden war. Dieser Ausschuß hat unter dem 28. März 1955 über „Die betriebsfremden Lasten und gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn" berichtet (Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 9).

Die Feststellungen des Wetzler-Ausschusses sind in der Öffentlichkeit lebhaft erörtert worden. Da zudem die DB in ihrer Aufstellung vom 18. Dezember 1958 zum Teil Angaben dieses Ausschusses, der im wesentlichen mit Zahlen des Jahres 1953 arbeitet, verwendet hat, hielt es die *Kommission* für zweckmäßig, die Ergebnisse ihrer eigenen Untersuchungen diesen Feststellungen gegenüberzustellen. Dabei sind die vom Wetzler-Ausschuß festgestellten Sonderlasten mit den Ziffern aufgeführt worden, wie sie von dem „erweiterten Ausschuß" mehrheitlich gebilligt wurden. Abweichende Auffassungen einzelner Vertreter der Verkehrswirtschaft, die dem Wetzler-Ausschuß angehörten, werden nicht wiedergegeben. Soweit der *Kommission* zu den vom Wetzler-Ausschuß untersuchten Tatbeständen von der DB neueres Material vorgelegt wurde, ist es bei der nachstehenden Stellungnahme der *Kommission* erwähnt.

Soweit die *Kommission* darüber hinaus weitere Sonderbelastungen der DB festgestellt hat, werden sie anschließend aufgeführt und behandelt. Dagegen hat die *Kommission* davon abgesehen, zu den übrigen Ausführungen der DB in ihrem Bericht Stellung zu nehmen, zumal es sich dabei lediglich um eine unverbindliche Diskussionsgrundlage der Hauptverwaltung der DB handelte.

3. Die Gegenüberstellung der Feststellungen des Wetzler-Ausschusses und der eigenen Untersuchungsergebnisse der *Kommission* zeigt folgendes Bild:

	Berechnungen des Wetzler-Ausschusses	Berechnungen der Kommission	Vorschläge der Kommission
	in Millionen DM		
(1) **Versorgungsbezüge**			
Versorgungsbezüge für Verdrängte 1955 . . .	144,6	inzwischen mit 295 Millionen DM vom Bund übernommen	
Übergangs- und Versorgungsbezüge für Westberliner Eisenbahner 1955	36,2		
Versorgungsbezüge für Kriegsversehrte und Hinterbliebene	86,6		
	267,4		
(2) **Wiederkehrende Belastungen aus dem Personalüberhang**			
Überhang Ende 1954: 1400 Personen zu 5 000,— DM	70,0	entfällt durch Übergang zur 45-Stunden-Woche	
Wiederkehrende Belastungen aus der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsbedienung			
(3) Subventionstarife im Güterverkehr: Feststellung des engeren Ausschusses (1953 — kein einheitliches Votum des erweiterten Ausschusses) . .	110,0	32,9	Aufhebung empfohlen
(4) Sozialtarife im Personenverkehr (1953)	180,0	79,0	Aufhebung empfohlen
(5) Nebenbahnen (1953)	180,0	—	
(6) Stückgutverkehr	—	—	
(7) Transportreserve (1953)	55,0	—	
(8) Güterverkehr mit Berlin (West) (1953)	15,0	—	
(9) Personenverkehr mit der sowjetisch besetzten Zone (1954)	17,0	27,6	anerkannt
(10) Montangemeinschaft	—	—	
Wiederkehrende Belastungen aus sonstigen Lasten			
(11) Kosten des eigenen Fahrweges	nicht behandelt	siehe Ausführungen zu den Wegekosten (II. Teil Abschnitt E)	
(12) Schienengleiche Übergänge Votum des erweiterten Ausschusses	30,0	85,0	Übernahme durch die Träger der Straßenbaulast
(13) Haftpflicht	—	—	soll durch Neuregelung der Versorgungslasten geregelt werden (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt C).
(14) **Arbeitgeberbeiträge zur Invalidenversicherung für spätere Beamte (75 v. H. der Ausgaben)** . .	—	55,9	
(15) **Mineralölabgabe des Schienenverkehrs (Erhöhung des Betriebszuschusses)**	—	5,3	Erlaß durch den Bund empfohlen
(16) **Einmalige einseitige Belastungen**			
1. Kriegsschäden am Fahrweg	—	—	werden durch Kapitalaufstockung durch den Bund ausgeglichen (Näheres vgl. IX. Teil Abschnitt C)
Votum des engeren Ausschusses	514,0	—	
Votum des erweiterten Ausschusses . . .	—	(685,5) *)	
2. Auswirkungen der von der DB bisher getragenen Lasten auf das Vermögen (engerer Ausschuß 1,4 Mrd. DM) Erweiterter Ausschuß	949,2	—	desgleichen
	2 120,2	971,2	

*) Hierbei handelt es sich um den vom Bund bisher nicht erstatteten Betrag. Dazu kommen bisher noch nicht beseitigte Kriegsschäden in Höhe von 725,0 Millionen DM [Näheres vgl. Bemerkungen zu (16)].

Zu den vorstehenden Positionen bemerkt die Kommission im einzelnen folgendes:

Zu (1)

Die Versorgungsbezüge der Verdrängten, der Westberliner Eisenbahner und der Kriegsversehrten und Kriegshinterbliebenen sind der DB inzwischen durch Kabinettsbeschluß vom 30. Januar 1957 abgenommen worden. Sie belaufen sich gemäß Wirtschaftsplan 1959 auf rd. 295 Millionen DM (Näheres vgl. II. Teil Abschnitt C).

Zu (2)

Die Belastung aus dem seinerzeit vom Wetzler-Ausschuß festgestellten und allmählich auslaufenden *Personalüberhang* ist durch die Einführung der 45-Stunden-Woche gegenstandslos geworden. Die DB wird zwar auch heute noch zu personalintensiv geführt; bei ihrer jetzigen Aufgabenstellung, Betriebsweise und Organisationsform wird jedoch das vorhandene Personal voll beansprucht. Auf die besonders gelagerten Verhältnisse der Ausbesserungswerke wird an anderer Stelle hingewiesen (vgl. V. Teil Abschnitt B IV).

Zu (3)

Die Einnahmeausfälle aus Subventionstarifen des Güterverkehrs sind der *Kommission* wie folgt angegeben worden:

	in Millionen DM
Anlage 3c des Gutachtens des Wetzler-Ausschusses (einschließlich der Tarife 6 B 31, 6 B 33, 6 DU 1, 7 B 6, 7 B 35/I, 7 A 2, 7 U 4, 7 U 6, 17 S 1)	110,069
Neuere Angaben der DB für das Jahr 1957	
Unmittelbare Frachtausfälle	60,671
Mittelbare Frachtausfälle (berichtigt durch Schreiben vom 11. Juli 1959)	7,560
	68,231

Der Unterschied zwischen den neueren Zahlen der DB und denen des Wetzler-Gutachtens beruht auf zwischenzeitlicher Änderung der Tarife und Veränderungen der beförderten Mengen sowie darauf, daß infolge des verschärften Wettbewerbs die vorstehend einzeln aufgeführten Tarife (Wetzler-Gutachten) praktisch zu Wettbewerbstarifen geworden sind. Die Ermittlungsmethode war in beiden Fällen die gleiche. Es wurde der Frachtsatz für die mittlere Versandweite jedes heute gültigen Subventionstarifs mit dem Frachtsatz gleicher mittlerer Versandweite desjenigen Tarifs, der an Stelle des jeweils gültigen Tarifs bei der Lage auf dem Verkehrsmarkt ohne wesentliche Beeinträchtigung des Verkehrs tragbar wäre, verglichen, und der Unterschied, bezogen auf die beförderte Gütermenge, als Subvention ermittelt.

a) Zu den Subventionstarifen zählen in erster Linie Ausnahmetarife für *Kohle, Koks und Eisenerze.* Sie gehören zu den sogenannten Montantarifen. Mit Rücksicht auf die Entscheidung der Hohen Behörde vom 9. Februar 1958 auf Aufhebung der in Frage kommenden Tarife und im Hinblick auf das beim Gerichtshof der Europäischen Gemeinschaften anhängige Verfahren nimmt die *Kommission* zur Frage der Erstattung der Einnahmeausfälle aus diesen Tarifen keine Stellung. Der DB muß eine spätere Regelung auf Grund § 5 des Gesetzesvorschlags der *Kommission* für ein neues Bundesbahngesetz überlassen bleiben.

Die Verluste dieser Tarife, zu denen auch die Verbilligung des Transports von Schiffbaueisen gehört, errechnet die DB mit 52,236 Millionen DM.

Zu den Montantarifen rechnet auch der *A T 6 U 1*, der einen Verkehrsteilungstarif zugunsten der Binnenschiffahrt darstellt. Sein mittelbarer Frachtausfall (neben 6,261 Millionen DM Frachtunterschied) wurde wie folgt errechnet:

	in Millionen DM
Tatsächliche Einnahmen	
2 236 000 t Steinkohle auf 93 km Ablauf zu 8,90 DM je t . .	19,900
1 118 000 t Steinkohle auf 32 km Zulauf zu 5,40 DM je t . .	6,037
	25,937
Mögliche Einnahmen	
1 000 000 t Steinkohle auf dem direkten Bahnweg auf 450 km nach A T 6 B 1 zu 27,70 DM je t	27,700
1 236 000 t Steinkohle auf 93 km Ablauf nach Kl. V zu 11,70 DM je t	14,461
618 000 t Steinkohle auf 32 km Zulauf nach Kl. V zu 5,40 DM je t	3,337
500 000 t — entfallen —	
	45,498
Mindereinnahmen	19 561
./. Mehraufwand an Betriebskosten	7 673
Mittelbarer Frachtausfall	11,888

Die Zu- und Ablauftarife sind seinerzeit zweifelsohne zu Gunsten der Binnenschiffahrt eingeführt worden. Durch das Eindringen des Kraftwagens erscheint es jedoch fraglich, ob bei einer Aufhebung der Zu- und Ablauftarife die DB einen nennenswerten Verkehrszuwachs erhalten wird. Es wird in diesem Zusammenhang auf den wachsenden Abtransport der Kohle durch Lkw im östlichen Ruhrgebiet sowie darauf verwiesen, daß infolge Nichteinführung eines Zu- und Ablauftarifs für den Stuttgarter Hafen der dortige Kohlenumschlag größtenteils durch Lkw erfolgt. Zudem kann nicht angenommen

werden, daß die Binnenschiffahrt einer ihre Möglichkeiten einschränkenden Tarifpolitik der DB untätig zusehen wird. Sie wird vielmehr versuchen, dieser Politik durch Zusammenarbeit mit dem Kraftwagen und durch Erweiterung der Frachtenausgleichskassen zu begegnen.

Die *Kommission* kann daher nicht als nachgewiesen anerkennen, daß der DB durch die Gewährung von Zu- und Ablauftarifen an die Binnenschiffahrt ein Gewinn entgangen ist. Sie ist der Meinung, daß diese Tarife — wenigstens soweit es sich um Entfernungen innerhalb des Nahverkehrsbereichs handelt — heute im Interesse der DB selbst liegen und daher als Wettbewerbsmaßnahmen angesehen werden müssen. Im übrigen würde dieses Problem entfallen, wenn nach den Vorschlägen der *Kommission* die DB Tarifautonomie erhält und ihre Tarife nach kaufmännischen Grundsätzen bilden kann.

b) Als einen weiteren Fall von Subventionstarifen bezeichnet die DB die *Verbilligung der Frachten für land- und forstwirtschaftliche Produkte.* Die Verluste der DB aus diesen Subventionstarifen allein belaufen sich auf 21,994 Millionen DM bei insgesamt 116,136 Millionen DM Frachteinnahmen. Diese Frachtausfälle sind als Differenz zwischen den Einnahmen des allgemeinen Tarifs (G bzw. G ./. 10 v. H. oder G ./. 20 v. H.) und den betreffenden Sondertarifen errechnet. Im Gegensatz zu den Regeltarifen des Personenverkehrs, die zu keiner vollen Kostendeckung führen, beinhalten jedoch die Regeltarife des Güterverkehrs einen verhältnismäßig hohen Gewinn. Die *Kommission* hat als Ausfall der landwirtschaftlichen Subventionstarife deshalb die Differenz zwischen den vollen Selbstkosten, also ohne Berücksichtigung eines Gewinns, und den tatsächlich erzielten Einnahmen ermittelt und kommt damit zu einem Verlust von 32,953 Millionen DM (vgl. nachstehende Übersicht).

Genaue Berechnungen über die Kosten der Subventionstarife lagen nicht vor. Ausgehend von den im Wirtschaftsergebnis 1957 festgestellten Kosten des Wagenladungsverkehrs wurden die Selbstkosten für die mittleren Versandweiten, wie sie bei diesen Tarifen üblich sind, ermittelt. Dabei wurde berücksichtigt, daß im Jahr 1958 teils infolge des Rückgangs im Güterverkehr, teils infolge der tatsächlichen Verteuerung Kostensteigerungen eingetreten sind.

Dagegen wurde nicht in Rechnung gestellt, daß nach Angabe der DB die durchschnittliche Auslastung der Wagen bei den landwirtschaftlichen Subventionstarifen unter der — der Selbstkostenrechnung zugrunde liegenden — Durchschnittsladung von 17,47 t liegen soll.

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Gesichtspunkte errechnet sich bei den landwirtschaftlichen Subventionstarifen folgender Verlust:

Bezeichnung des Ausnahmetarifs	Güterart	Fracht ohne Beförderungsteuer für die höchste Gewichtsklasse je t	Beförderte Mengen 1957	Der Ausfallberechnung zugrunde gelegte, nicht dem Wettbewerb des gebrochenen Weges unterliegende Mengen	Mittlere Versandweite	Selbstkosten bei der mittleren Versandweite je t	Unterschied zwischen den Selbstkosten gemäß Spalte 7 und der Fracht gemäß Spalte 3 (Spalte 7 abzüglich Spalte 3) je t	Unterschied … Für die Mengen der Spalte 5 (Spalte 5 mal Spalte 8)
		DM/Pf	1 000 t	1 000 t	km	DM/Pf	DM/Pf	in 1 000 DM
1	2	3	4	5	6	7	8	9
11 B 1 II	Düngemittel	15,00	3 002	3 002	287	18,48	3,48	10 447,0
11 B 1 III	Düngemittel	12,20	2 081	2 081	255	17,17	4,97	10 342,6
11 B 1 IV	Düngemittel	6,90	1 179	1 179	180	14,07	7,17	8 453,4
11 B 11	Stalldünger	10,10	34	34	183	14,20	4,10	139,4
16 B 1	fr. Kartoffeln	15,30	2 105	2 105	279	18,16	2,86	6 020,3
16 B 5 II	fr. Rüben	14,70	35	35	226	15,98	1,28	44,8
20 B 1	Brenntorf	7,50	103	103	106	10,96	3,46	356,4
20 B 2 Fz 1	Torfmull	25,50	59	59	513	26,93	1,43	84,4
F 2	Torfmull	13,40	5	5	206	15,16	1,76	8,8
20 B 11	Heu und Stroh	31,10	57	57	579	29,39	—	—
								35 897,1
						kalkulatorische Zinsen ./.		2 944,1
								32 953,0

Nach Auffassung der *Kommission* muß es der DB überlassen bleiben, die verlustbringenden landwirtschaftlichen Subventionstarife aufzuheben und durch kostendeckende Tarife zu ersetzen. Das ergäbe für die DB eine Verbesserung der Frachteneinnahmen von 21,994 Millionen DM. Sollte aus politischen Gründen eine Erhöhung dieser Tarife nicht für zweckmäßig gehalten werden, wäre der Ausfall auf den „Grünen Plan" zu übernehmen. *Die Kommission hat daher die landwirtschaftlichen Subventionstarife als politische Sonderlast anerkannt.*

Zu (4)

Die Einnahmeausfälle bei den Sozialtarifen beziffert die DB wie folgt:

	Wetzler-Gutachten 1953	DB 1958
	in Millionen DM	
A. Sozialtarife		
Arbeiterrückfahrkarten . .	40,6	27,0
Arbeiterkarten für Binnenschiffer und deutsche Seeleute	—	0,5
Schülerfahrkarten (Einzelfahrten)	15,0	17,7
Karten für erholungsbedürftige Kinder	11,9	16,0
Karten für Lehrgangsbesucher	0,6	4,5
Karten für kinderreiche Familien		8,0
Karten für öffentliche Krankenpfleger		
Karten für hilfsbedürftige Kranke		
Karten für mittellose Pfleglinge und Zöglinge	23,2	5,3*)
Karten für mittellose Blinde, Taubstumme und Schwerhörige		
Karten zum Besuch von Kriegergräbern		
	91,3	79,0
B. Berufs- und Schülerverkehr	96,3	
	187,6	
abgerundet auf	180,0	

*) Die Untergruppen sind statistisch nicht besonders erfaßt, da dafür die gleichen Fahrkarten verwendet werden.

Die Ermäßigungen für Jugendpfleger, Schulfahrten, die Begleitung von Blinden und Schwerbeschädigten und die Benützung der 1. Wagenklasse durch die Schwerbeschädigten will die DB mit Billigung der *Kommission* als „Kulanzleistung" zu ihren Lasten weiter beibehalten; sie sind daher unter den Einnahmeausfällen der Sozialtarife nicht mit aufgeführt. Die Einnahmeausfälle für diese Dienste sind vermutlich in den 23,2 Millionen DM für sonstige soziale Tarife des Wetzler-Gutachtens mit enthalten.

Als Belastung aus den Sozialtarifen hat die DB die Differenz zwischen den tatsächlich erzielten Einnahmen und dem Normaltarif angegeben. Da die Normaltarife im Personenverkehr die Kosten der DB nicht decken, ist gegen diese Berechnungsweise der Sonderbelastung aus den Sozialtarifen nichts einzuwenden. *Diese Sonderbelastung wird von der Kommission in der von der DB errechneten Höhe voll anerkannt, da sie mit einer selbstverantwortlichen kaufmännischen Geschäftsführung nicht zu vereinbaren ist. Entweder müssen Bund, Länder und Gemeindeverbände sich dazu entschließen, die Ausfälle bei diesen, vielfach zu ihrer finanziellen Entlastung führenden Sozialtarife der DB zu ersetzen, oder diese Sondertarife müssen aufgehoben werden.* Der dabei für die DB zu erwartende Verkehrsausfall würde sich in erträglichen Grenzen halten (Näheres vgl. III. Teilabschnitt B „Personenzugverkehr einschließlich Berufs- und Schülerverkehr").

Zu (5)

Die Verluste der *Nebenbahnen* wurden für 1953 mit 180 Millionen DM angegeben. Sie sind auf Grund der anteiligen Zurechnung der aus- und eingehenden Frachten, der Gesamtkosten der Nebenbahnen sowie der anteiligen Kosten der Übergangsbahnhöfe genau errechnet (1953/54 = 176,4 Millionen DM). Bis zum Jahre 1957 konnten diese Verluste infolge von Verdieselung der Nebenbahnstrekken und anderen Rationalisierungsmaßnahmen auf 142,5 Millionen DM gesenkt werden. Die Gewinne der Hauptstrecken, die sich aus den auf die Hauptbahnen entfallenden anteiligen Frachten nach Abzug leistungsproportionaler Aufwendungen der Hauptbahnen ergeben, sind von diesen Verlusten jedoch *nicht* abgesetzt worden.

Die Gesamteinnahmen aus dem Verkehr mit den 455 Nebenbahnen und 45 Teilstrecken betragen rd. ein Fünftel der Gesamteinnahmen der DB. Dadurch wird die *Bedeutung der Nebenbahnen als Zubringer der Hauptstrecken* deutlich. Auf sie kann deshalb grundsätzlich nicht verzichtet werden. Der Verlust der defizitären Nebenbahnen beträgt rd. 41 v. H. des Betriebsverlustes von 1957; der insgesamt eingetretene Verlust der Nebenbahnen macht rd. 35 v. H. dieses Verlustes aus.

Eine eingehende Darstellung des Problems der Nebenbahnen wird im III. Teilabschnitt F gegeben.

Der effektive Verlust jeder Nebenbahn kann — wie oben bereits erwähnt — nur in Verbindung mit ihrem Zubringerwert für die Hauptbahn beurteilt werden. Wenn die DB in einzelnen Fällen nachweisen kann, daß ein angemessener Zubringerwert nicht mehr gegeben ist, müßte entweder der Stilllegung dieser Nebenbahn zugestimmt oder der Verlust gemäß § 5 des Entwurfs der *Kommission* für ein neues Bundesbahngesetz vom Bund — gegebe-

nenfalls gegen Rückgriff auf die interessierten Länder und Gemeinden — übernommen werden. Für eine politische Sonderlast bliebe daher in Zukunft kein Raum mehr.

Eine andere Frage ist es jedoch, ob die Nebenstrecken in der heutigen Form betrieben werden müssen und ob die DB sich nicht günstiger stellt, wenn sie die Nebenbahnen in weit stärkerem Ausmaße verkraftet als es bisher geschehen ist. Dafür muß der Gesetzgeber der DB die Möglichkeit schaffen, insbesondere, wenn von ihr die Gestellung von Ersatzverkehren verlangt wird (Näheres vgl. III. Teilabschnitt B II Ziffer 1).

Zu (6)

Beim *Stückgutverkehr* handelt es sich um einen regulären Geschäftszweig der DB, so daß sein Fehlbetrag nicht als Sonderbelastung anerkannt werden kann. Die *Kommission* vertritt die Auffassung, daß durch geeignete Maßnahmen die Verluste der DB aus dem Stückgutverkehr auf ein erträgliches Maß zurückgeführt werden müssen (Näheres vgl. III. Teilabschnitt C).

Zu (7)

Die DB hat die Kosten ihrer *Transportreserve* für den Feiertags-, Sommerferien- und Herbstverkehr für 1953 auf 55 Millionen DM und für 1957 auf 65 Millionen DM beziffert. Derartige Saisonschwankungen müssen alle Gewerbezweige in ihrer Beschäftigung hinnehmen. Bei der DB belaufen sich diese Vorhaltungskosten nur auf knapp 1 v. H. ihrer gesamten Aufwendungen von 6,7 Mrd. DM und sind damit noch besonders niedrig. Dazu kommt, daß der großen Inanspruchnahme des Wagenparks der DB im Herbstverkehr durch die Möglichkeit, ausländisches Wagenmaterial heranzuziehen, besser als früher begegnet werden kann. Unter diesen Umständen kann die *Kommission* die Kosten der Transportreserve nicht als politisch bedingte Sonderlast anerkennen. Die DB müßte aus Gründen des Kundendienstes, z. B. um eine weitere Abwanderung zum Personen- und Lastkraftwagen zu verhindern, diese Aufwendungen auch dann auf sich nehmen, wenn sie keiner Beförderungspflicht unterlägen.

Zu (8)

Die Mehrbelastung im *Güterverkehr mit Berlin (West)* beruht auf Umwegfahrten, die dadurch notwendig werden, daß von den an der Zonengrenze bestehenden Übergängen einzig und allein Helmstedt als Übergang für Eisenbahntransporte nach und von Berlin (West) zugelassen ist. Beim Straßenverkehr ist die Lage ähnlich; allerdings verfügt er über 4 Übergänge, so daß für ihn die Umwegfahrten aus dem süddeutschen und norddeutschen Raum entfallen. Es ist aber auch zu berücksichtigen, daß die private Wirtschaft solche Unbequemlichkeiten ebenfalls in Kauf zu nehmen hat. Mit Rücksicht auf die Schwierigkeit, daß für alle Beteiligten — wenn auch in unterschiedlichem Grad — hier eine politische Last gegeben ist, hat die *Kommission* davon abgesehen, diese Mehrbelastung, soweit sie die DB trifft, als politische Sonderlast einzusetzen.

Zu (9)

Der *Personenverkehr mit der sowjetischen Besatzungszone (SBZ)* ist durch Kontrollratsbeschluß aus dem Jahre 1946 geregelt. Danach werden in beiden Richtungen durchgehende Fahrausweise ausgegeben, jedoch nicht streckenanteilsmäßig abgerechnet; vielmehr behält jede Bahn die Einnahmen, die bei ihr aufkommen. Rückfahrkarten sind deshalb nicht zugelassen. In Ausnutzung des Währungsgefälles lösen die Reisenden aus der Sowjetzone bei der Deutschen Reichsbahn ausnahmslos Fahrausweise gegen DM-Ost bis tief in das Bundesgebiet. Bei der Rückfahrt nach der SBZ nehmen die Reisenden im allgemeinen nur Fahrausweise bis kurz über die Zonengrenze, um für die restliche Strecke Anschlußfahrausweise bei der Deutschen Reichsbahn gegen DM-Ost zu erwerben. Der DB entgeht dadurch der Ausgleich für ihre Leistungen. Es handelt sich daher praktisch um eine Subventionierung der aus der SBZ einreisenden mitteldeutschen und westdeutschen Reisenden. Der von der DB errechnete *Einnahmeausfall im Personenverkehr* mit der SBZ (z. B. 1957 27,6 Millionen DM) *ist daher in voller Höhe als ausgleichspflichtige politische Last anzuerkennen.* Er wird zur Zeit infolge des stark eingeschränkten Verkehrs mit der SBZ wesentlich geringer sein Die *Kommission* hat die Berechnungsgrundlage dieses Ausgleichsanspruches nicht überprüft, sondern die Angaben der DB als richtig unterstellt.

Zu (10)

Die DB hatte gegenüber dem Wetzler-Ausschuß geltend gemacht, daß ihr im Zuge der Beseitigung sogenannter diskriminierender Tarife und der Einführung direkter Tarife im Rahmen der *Montangemeinschaft* Auflagen gemacht worden seien, die zu Frachtausfällen geführt hätten. Hierfür war für 1953 eine Belastung in Höhe von 53,8 Millionen DM angemeldet worden, die sich später auf 93,8 Millionen DM erhöhte. Die *Kommission* hat sich nicht in der Lage angesehen, diese Ausfälle als politische Sonderlast anzuerkennen. Sie ergeben sich aus den von der Bundesrepublik eingegangenen Verpflichtungen zur Integrierung Europas, deren Lasten auch von der übrigen Wirtschaft ohne besonderen Ausgleich übernommen werden müssen. Die *Kommission* hat nicht näher geprüft, inwieweit durch diesen Vertrag auch Vorteile für die DB entstanden sind; sie ist aber überzeugt, daß dies der Fall ist.

Zu (11)

Die *Kosten des eigenen Fahrweges* wurden von der *Kommission* eingehend untersucht, jedoch nicht als politische Sonderlast behandelt. Es wird auf den II. Teilabschnitt E und F sowie auf den Anhang verwiesen.

Zu (12)

Die *Kosten für die Unterhaltung der schienengleichen Übergänge sowie für die Bedienung der Schranken* müssen nach Auffassung der *Kommission* nicht nur der DB, sondern in gleicher Weise auch den Straßenbaulastträgern angelastet werden.

Früher, vor dem Aufkommen des motorisierten Straßenverkehrs, hatte die Sicherung an den Kreuzungen zwischen Eisenbahn und Straße im wesentlichen nur die Bedeutung einer Abschirmung der Umwelt gegenüber dem technischen Verkehrsmittel „Eisenbahn". *Heute* hat diese Sicherung in der Hauptsache den Charakter einer Verkehrsregelung zwischen den beiden technischen Verkehrsmitteln Eisenbahn und Kraftfahrzeug angenommen. Daher ist es gerechtfertigt, entsprechend dem beiderseitigen Interesse an dieser Verkehrsregelung, auch deren Kosten aufzuteilen. *Die Kommission empfiehlt daher, diesen Aufwand hälftig zu teilen,* d. h. 50 v. H. auf den Haushalt der Träger der Straßenbaulast zu übernehmen. Eine solche Lösung ist auch in anderen Ländern, z. B. in Frankreich, getroffen worden.

In diesem Zusammenhang wird zur Frage der *Beseitigung schienengleicher Übergänge* folgendes ausgeführt:

Im Jahre 1957 wurden von der DB für die Beseitigung schienengleicher Übergänge 3,3 Millionen DM und für die Änderung schienenfreier Kreuzungen 12 Millionen DM aufgewendet.

Die zu erwartenden *Aufwendungen nach dem geltenden Kreuzungsgesetz* (DB-Anteil = 50 v. H.) errechnen sich wie folgt:

	in Millionen DM
a) Beseitigung von 242 Bahnübergängen im Rahmen des Ausbauplanes für die Bundesfernstraßen (blaues Netz) . .	195,0
b) Beseitigung von Bahnübergängen im Zuge der übrigen Straßen, soweit sie in irgendeiner Form festgelegt oder als Forderung der Straßenbaulastträger bereits bekannt sind	160,0
c) Änderung an etwa 480 Kreuzungsbauwerken im Zuge von Bundesstraßen einschließlich Ortsdurchfahrten . . .	176,0
d) Änderungen an etwa 930 Kreuzungsbauwerken im Zuge der übrigen Straßen, soweit sie wegen verkehrlicher Unzulänglichkeit hinsichtlich Straßenbreite und Belastbarkeit zu erwarten sind	304,0
	835,0
Von der DB veranlaßte Änderungsmaßnahmen	./. 43,0
	792,0

Die Änderungen der Bahnübergänge und Kreuzungsbauwerke werden, da das Schienennetz der DB heute als ausgebaut gelten kann, entweder durch den Straßenverkehr oder durch die Erweiterung der Wohnsiedlungen bedingt. Nur in geringem Umfange besteht ein eigenes Interesse der DB an der Aufhebung schienengleicher Übergänge oder einer Automatisierung des Schrankendienstes. In dem von der Bundesregierung bereits verabschiedeten Entwurf eines *Eisenbahnkreuzungsgesetzes* wird das *Veranlassungsprinzip* eingeführt, wie es auch von der Europäischen Wirtschafts*kommission* (ECE) und der Union Internationale des Chemins de fer (UIC) gefordert wird. Danach sind diese Kosten in Zukunft so zu verteilen, wie es der wahren Interessenlage entspricht, d. h. in den meisten Fällen werden sie von den Straßenbaulastträgern aufzubringen sein. Selbstverständlich muß die DB zu einem *Vorteilsausgleich* herangezogen werden, soweit sie durch Baumaßnahmen entlastet wird (z. B. Einsparung des Schrankenwärters). Mit einer solchen Regelung würde auch den verkehrspolitischen Grundsätzen über die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger Rechnung getragen. *Die Kommission spricht sich ebenfalls dafür aus, daß die vorstehenden Grundsätze in der Neuregelung des Kreuzungsrechts verwirklicht werden.*

Zu (13)

Die im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern weitergehende Gefährdungshaftung der DB führt zu keinen nennenswerten Mehraufwendungen für Schadensersatzleistungen. Sie hat allerdings zur Folge, daß die DB in ihrem Betrieb zum Teil eine besonders kostspielige Sorgfalt walten läßt. Ob die Kosten für Sicherungsmaßnahmen ohne die bis zur höheren Gewalt reichende Haftpflicht geringer wären, ließe sich nur durch eine sehr ins Einzelne gehende Untersuchung feststellen. Die DB, die gebeten war, diesen „Schutzaufwand" zu beziffern, sah sich dazu nicht in der Lage. Sie machte hingegen auf den werbenden Charakter ihres „Schutzaufwandes" aufmerksam. Außerdem wies sie darauf hin, daß die Praxis der Staatsanwaltschaft und der Zivil- und Strafgerichte in Übereinstimmung mit der überwiegenden öffentlichen Meinung im Vergleich zum Straßenverkehr besonders hohe Anforderungen an die Sicherungsmaßnahmen im Schienenverkehr stellt. Diese Einstellung würde einer Verringerung des „Schutzaufwandes" der Eisenbahnen im Wege stehen.

Die Kommission hat davon Kenntnis genommen und *begrüßt es,* daß der Bundesminister für Verkehr bemüht ist, im Rahmen der Arbeiten des Bundesjustizministeriums zur Modernisierung des Haftpflichtrechts auf eine Angleichung der haftpflichtrechtlichen Bestimmungen hinzuwirken.

Zu (14)

Die Arbeitgeberbeiträge zur Arbeiterrentenversicherung für die aus dem Arbeiterverhältnis stammenden Beamten in Höhe von 55,9 Millionen DM stellen eine Sonderbelastung der DB dar. Der Betrag erhöht sich für 1957 — einschließlich der Beiträge zur Angestelltenversicherung — auf 60,7 Millionen DM. Nach dem Bundesbeamtengesetz (BBG) werden die Renten für die „Uralt- und Altversor-

gungsempfänger" nicht und für die anderen Versorgungsempfänger nur nach Maßgabe des § 115 Abs. 2 BBG auf die von der DB zu zahlenden Versorgungsbezüge angerechnet. Die *Kommission* ist der Auffassung, daß dieser Zustand durch eine gesetzliche Änderung aufgehoben werden muß und verweist auf ihre Ausführungen zur Doppelversorgung im II. Teilabschnitt C.

Zu (15)

Die Belastung des Schienenverkehrs mit Mineralölsteuer in Höhe von 17,3 Millionen DM ./. 12 Millionen DM Betriebsbeihilfe = 5,3 Millionen DM ist *als politische Last anzuerkennen.* Wenn bei der Abwägung der Startgleichheit zwischen Schiene und Straße die Mineralölsteuer — unbeschadet ihrer fiskalischen Verwendung — mit als Abgeltung der vom Staat aufzubringenden Straßenunterhaltungskosten betrachtet wird, so kann der mit der Straße konkurrierende Schienenverkehr unter diesen Umständen nicht auch noch mit Mineralölsteuer belastet werden. Nach neueren Berechnungen würde sich der Differenzbetrag auf 6,4 Millionen DM erhöhen. Im übrigen wird auf den Steuerbelastungsvergleich im II. Teilabschnitt D verwiesen.

Zu (16)

Bei den vom Wetzler-Ausschuß anerkannten einmaligen Belastungen handelt es sich einmal um 514 Millionen DM, die von der DB aus eigenen Mitteln zur Beseitigung von *Kriegsschäden am Fahrweg* aufgewendet wurden; zum anderen um *Erneuerungs- und Unterhaltungsrückstände,* die in den Jahren 1948 bis 1952 auf 1,4 Mrd. DM bzw. 949,2 Millionen DM aufgelaufen sind.

Der von der DB ermittelte Betrag für Kriegsschäden hat sich von Jahr zu Jahr erhöht. Das beruht darauf, daß bei der Ermittlung der Kriegsschäden mit einem Geldentwertungsfaktor gerechnet wird. Sodann umfaßt die Kriegsschädenrechnung der DB nicht nur die durch Feindeinwirkung verursachten unmittelbaren Kriegsschäden, sondern auch die mangels Material oder finanzieller Mittel unterlassene Erneuerung und Unterhaltung (1948 3,012 Mrd. DM; 1956 5,840 Mrd. DM). Die unterlassenen Erneuerungs- und Unterhaltungsarbeiten können aber schon im Hinblick auf die übrige gewerbliche Wirtschaft nicht als Kriegsschäden anerkannt werden. Zum Teil haben sie sich auch durch Zeitablauf und dadurch, daß die Erneuerung der DB heute in ganz anderer Richtung erfolgen muß, von selbst erledigt. Außerdem umfassen die unmittelbaren Kriegsschäden auch solche Anlagen, die nach dem Kriege nicht mehr benötigt oder seinerzeit in einem Ausmaß erstellt wurden, das heute nicht mehr erforderlich ist (z. B. Bahnhofsgebäude). In vieler Hinsicht kann es auch für die DB als Vorteil angesehen werden, daß nach dem Kriege Anlagen und rollendes Material nicht erneuert werden konnten, da diese Erneuerungen infolge der inzwischen eingetretenen technischen Verbesserungen für die DB heute nur eine Belastung darstellen würden. Soweit ein echter Nachholbedarf noch vorliegt, wurde dieser in den 10- bzw. 4-Jahres-Investitionsplan der DB mit aufgenommen.

Die *Kriegsschäden* im engeren Sinne betragen:

	in Millionen DM
Beseitigte Kriegsschäden (Herstellungskosten)	2 182,6
Noch zu beseitigende Kriegsschäden (Wiederbeschaffungskosten)	725,0
	2 907,6

Die DB hat bisher erklärt, daß sie ihre Kriegsschäden im Gegensatz zu den anderen europäischen Eisenbahnen aus eigener Kraft hätte beseitigen müssen. Es war daher zu prüfen, ob sich aus diesem Sachverhalt ein Erstattungsanspruch an den Bund herleiten ließe. Das ist jedoch nur zum Teil der Fall. Die Darlegungen der DB sind zwar in der Form zutreffend; in Wirklichkeit hat aber auch bei der DB der Staat weitgehend die Beseitigung der Kriegsschäden finanziert.

Insgesamt wurden bis Ende 1958 2,182 Mrd. DM Kriegsschäden beseitigt, soweit die Beseitigung nicht als laufender Unterhaltungsaufwand verrechnet wurde. Im einzelnen setzt sich dieser Betrag wie folgt zusammen:

	in Millionen DM
Grundeigentum	0,4
Bahnkörper und Nebenanlagen	10,7
Einfriedigung der freien Strecken	0,4
Wegübergänge in Schienenhöhe	2,0
Unter- und Überführungen	72,6
Durchlässe und Brücken	273,3
Tunnels und Untergrundbahnen	11,5
Oberbau	71,7
Signalanlagen	68,8
Elektrische Zugförderung	9,1
Fernmeldeanlagen	33,7
Bahnhöfe und Haltepunkte	595,9
Werkstättenanlagen der Ausbesserungswerke	86,4
Werkstättenanlagen der Betriebswerke	14,3
Sonstige Anlagen	2,8
Begleitarbeiten	91,1
Bahnanlagen insgesamt	1 345,8
Fahrzeuge	836,8
Insgesamt	2 182,6

Demgegenüber hat der Bund folgende Mittel zur Verfügung gestellt:

	in Millionen DM
Darlehen bis 31. Dezember 1957	4 132,2
Vom Bund übernommener Verlust bis 1956	1 972,0
	2 160,2
Erhöhung der Bundesmittel 1958 ./. Tilgungen	591,9
	2 752,1
./. Verlustvortrag 31. Dezember 1958 . .	1 255,0
Vom Bund nach Tilgung der Verluste zur Verfügung gestellte Mittel	1 497,1

Die vom Bund insgesamt zur Verfügung gestellten Mittel bleiben somit um rd. 685,5 Millionen DM hinter den beseitigten Kriegsschäden (2 182 Millionen DM) zurück.

Die noch nicht beseitigten Kriegsschäden (725,0 Millionen DM) bilden, soweit sie überhaupt noch beseitigt werden müssen, einen Teil des 10-Jahres-Investitionsplans. Da dessen Durchführung eine Kapitalerhöhung der DB um 2,0 Mrd. DM voraussetzt, würde durch diese Kapitalerhöhung der Bund in vollem Umfang für die Beseitigung der Kriegsschäden und die daraus herrührende Zinsbelastung (Verlustübernahme) aufkommen (vom Bund nicht gedeckte Kriegsschäden in Höhe von 685,5 Millionen DM + noch nicht beseitigte Kriegsschäden in Höhe von 725,0 Millionen DM).

Der „Sachverständigen-Ausschuß für die Weiterentwicklung der deutschen Gütertarife und für Verkehrsfragen im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft" (Beyer-Ausschuß) hat festgestellt, daß die übrigen fünf Staaten der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ihren Eisenbahnen die anerkannten Kriegsschäden voll oder zum weitaus größten Teil etwa in folgender Höhe erstattet haben:

Belgien 1,6 Mrd. DM, Frankreich 3,8 Mrd. DM, Italien 3,0 Mrd. DM und Niederlande 0,8 Mrd. DM.

Demgegenüber habe — wie der Beyer-Ausschuß ausführt — die DB vom Bund für ihre Kriegsschäden in Höhe von rd. 8 Mrd. DM keine Entschädigung erhalten. *Nach den vorstehenden Darlegungen der Kommission kann dieser Auffassung jedoch nicht beigetreten werden. Für eine besondere Anrechnung der Kriegsschäden als politisch bedingte Sonderlast besteht unter der Voraussetzung der von der Kommission vorgeschlagenen Kapitalerhöhung kein Raum mehr.* Die *Kommission* ist der Meinung, daß der bisherige Widerstreit über die Höhe der Kriegsschäden und ihre Beseitigung beendet werden sollte. Sie glaubt, daß die von ihr vorgeschlagene Lösung in Verbindung mit dem auf die *Zukunft* ausgerichteten Investitionsplan dafür eine geeignete Grundlage bietet.

Unter den Sonderlasten hat die Hauptverwaltung der DB auch die Aufwendungen für die *Tuberkulosefürsorge* in Höhe von 7,4 Millionen DM aufgeführt. Diese Aufwendungen sind in Durchführung der Verordnung über Tuberkulosehilfe vom 8. September 1942 entstanden, auf deren Grundlage die DB die Tuberkulosebetreuung einheitlich für alle Bediensteten übernommen hat. Mit Wirkung vom 1. Oktober 1959 gründet sich diese Betreuung auf die §§ 21 und 22 des Gesetzes über die Tuberkulosehilfe vom 23. Juli 1959.

In der gewerblichen Wirtschaft werden entsprechende Aufwendungen von den Trägern der gesetzlichen Rentenversicherung für ihre Versicherten und den Landesfürsorgeverbänden — soweit kein Anspruch gegen den Träger der gesetzlichen Rentenversicherung besteht — getragen. Ferner werden die Aufwendungen der gesetzlichen Rentenversicherungsträger für die Gewährung der stationären Dauerbehandlung nach § 35 des Gesetzes über die Tuberkulosehilfe vom Bund getragen.

Soweit die Träger der gesetzlichen Rentenversicherung die Aufwendungen aus den normalen Arbeitgeber- und Arbeitnehmerbeiträgen zur gesetzlichen Rentenversicherung finanzieren, liegt keine Sonderbelastung der DB vor. Soweit die Aufwendungen für die Tuberkulosehilfe von den Landesfürsorgeverbänden und vom Bund getragen werden, ist im Vergleich zur gewerblichen Wirtschaft eine Sonderbelastung der DB hinsichtlich ihrer Beamten einschließlich der Versorgungsempfänger und derjenigen Bediensteten, die keinen Anspruch gegen einen Träger der gesetzlichen Rentenversicherung haben, gegeben. Allerdings haben nach dem Tuberkulosehilfegesetz die Kranken, die keinen Anspruch an die Rentenversicherungsträger haben, einen Rechtsanspruch auf alle Leistungen des Gesetzes, soweit ihr Einkommen unter bestimmten Grenzen bleibt.

Im Geschäftsjahr 1958 betrugen die Aufwendungen der Bundesbahn-Versicherungsanstalt (BVA) für die Tuberkulosehilfe rund 4,25 Millionen DM. Der Zuschuß des Bundes an die BVA für die Gewährung der stationären Dauerbehandlung betrug im gleichen Zeitraum 913 000 DM, das sind rd. 21,5 v. H.

Die *Kommission* hat nicht feststellen können, wie hoch im Durchschnitt die Beteiligung des Bundes an den Kosten für stationäre Dauerbehandlung und die der Landesfürsorgeverbände an den Kosten für die Tuberkulosehilfe für Beschäftigte ist, die keinen Anspruch gegen einen Träger der gesetzlichen Rentenversicherung haben. Die oben angegebene Beteiligung des Bundes an den Aufwendungen der BVA kann nicht als repräsentativ angesehen werden. Die *Kommission* hat daher trotz dieser Feststellungen und im Hinblick auf die neue gesetzliche Regelung davon abgesehen, die Aufwendungen der DB für Tuberkulosehilfe als Sonderlast anzusehen.

C. Die Versorgungslasten

I. Allgemeines

1. Unter dem Gesichtspunkt gleicher Startbedingungen besteht hinsichtlich der Versorgungslasten gegenüber den konkurierenden Verkehrsträgern eine ungleiche Belastung dadurch, daß die DB

infolge der während der beiden Weltkriege notwendigen Personalvermehrung heute mit Versorgungsverpflichtungen überlastet ist, für die ihr keine Deckungsmittel zur Verfügung gestellt worden sind;

für die Altersversorgung ihrer Beamten allein aufzukommen hat *) und keine Bundeszuschüsse aus dem Bundeshaushalt wie die Sozialversicherungsträger erhält;

nach dem geltenden Beamtenrecht bei der Pensionierung ihrer Beamten deren Vordienstzeiten, die sie als Arbeiter oder Angestellte bei der DB verbracht haben, als ruhegehaltfähige Dienstzeiten ohne ausreichende Anrechnungsvorschriften hinsichtlich der Renten berücksichtigen muß (Problem der Doppelversorgung).

2. *Zu den Pensionslasten der Eisenbahnen ist grundsätzlich folgendes zu bemerken:* Die Union Internationale des Chemins de fer (UIC) hat sich mit dem Problem der „Normalisierung der Eisenbahnkonten" befaßt, da diese in allen Ländern mit politisch verursachten Aufwendungen belastet sind, und in diesem Zusammenhang gefordert, daß die Pensionslasten nicht mehr als die vergleichbaren Aufwendungen der Industrie für Pensionen und Beiträge zu den Sozialversicherungen betragen sollten. Diese Aufwendungen belaufen sich nach Ansicht der DB auf durchschnittlich 22 % der Lohn- und Gehaltssumme. Dementsprechend hat die DB in ihren Wirtschaftsplänen für 1959 und 1960 nur 383,3 Millionen DM bzw. 391,2 Millionen DM an Versorgungslasten eingestellt und die restlichen Versorgungsbezüge (455,0 Millionen DM bzw. 490,0 Millionen DM) als „Sonderlast" in ihrer Gewinn- und Verlustrechnung gesondert ausgewiesen (Zahlen 1960 einschließlich Saargebiet).

Die *Kommission* hat dem etwas globalen Vorschlag der UIC, auf Grund dessen die DB eine Belastung nur bis zu 22 v. H. der laufenden Gehälter mit Versorgungsbezügen für gerechtfertigt hält, nicht ohne nähere Untersuchung folgen können. Sie ist bei ihren Berechnungen davon ausgegangen, daß die Eisenbahnen in ihrer Betriebsrechnung grundsätzlich den Betrag zu verrechnen haben, der während der Dienstzeit der aktiven Beamten aufgebracht werden muß, um aus diesen Mitteln und deren Verzinsung späterhin die Versorgungsbezüge dieser Beamten zahlen zu können. Nach Auffassung der *Kommission* muß der DB zwecks Gleichstellung mit den übrigen Verkehrsträgern *ein den Zuschüssen zu den Sozialversicherungen entsprechender Bundeszuschuß gewährt werden;* außerdem muß das *Problem der Doppelversorgung gelöst werden.* Wenn die danach verbleibende normale Belastung mehr als 22 v. H. der laufenden Bezüge ausmachen sollte, dann sind die Eisenbahnverwaltungen vor die Frage gestellt, ob die Vorteile des Beamtenstatus für den Eisenbahnbetrieb so groß sind, daß sie eine höhere Belastung mit Versorgungsbezügen rechtfertigen, oder ob sie besser tun, diesen Status aufzugeben bzw. einzuschränken und in Zukunft ganz oder teilweise mit Angestellten zu arbeiten. Für die jetzigen Versorgungsempfänger wird im übrigen eine Sonderregelung zu treffen sein. Hierbei müssen die eingangs erwähnten Ungleichheiten ausgeglichen werden.

*) mit Ausnahme der durch Kabinettbeschluß vom 30. Januar 1957 auf den Bundeshaushalt übernommenen Versorgungsbezüge für Verdrängte, Kriegsbeschädigte und Westberliner Eisenbahner

II. Die gegenwärtigen und künftigen Versorgungslasten der DB

Der versicherungsmathematischen Ermittlungen

1. Die DB hat nach den Abschlüssen 1957 und 1958 sowie den Wirtschaftsplänen für 1959 (einschließlich Nachtrag) und 1960 folgende Versorgungsbezüge zu leisten:

Millionen DM			
1957	1958	1959	1960 (einschließlich Saarland)
1 078,1	1 122,5	1 118,0	1 156,2

Darin sind Rückstellungen auf die Anwartschaften der heute im Dienst befindlichen Beamten nicht enthalten.

Von diesen Beträgen sind auf Grund des Kabinettbeschlusses vom 30. Januar 1957 die Versorgungsbezüge der Verdrängten, der Westberliner Eisenbahner und der Kriegsopfer (letztere betragen rd. 85 Millionen DM) bereits auf den Bund übernommen worden. Es handelt sich dabei für 1957 um 200 Millionen DM, für 1958 um 271,8 Millionen DM, für 1959 und 1960 um voraussichtlich 275 Millionen DM.

2. Die *Kommission* vertritt, wie bereits erwähnt, den Standpunkt, daß der laufende Betrieb in jedem Falle für die von ihm verursachten Pensionslasten aufzukommen hat. *Sie ist daher der Auffassung,*

daß die für die Anwartschaften zu bildende Rückstellung in einer Sanierungsbilanz der DB ganz oder teilweise zu passivieren ist und daß in jedem Falle die Betriebsrechnung der DB mit der nach versicherungsmathematischen Grundsätzen erforderlichen Dotierung dieses Pensionsfonds zu belasten ist.

3. Die *Kommission* hat die DB aufgefordert, die erforderlichen Pensionsrückstellungen für die *heutigen Versorgungslasten* sowie für die bestehenden *Anwartschaften* der aktiven Beamten durch versicherungsmathematische Sachverständige getrennt *berechnen zu lassen* und dabei auch die laufende Dotierung des Pensionsfonds für die nächsten 12 Jahre und die daraus zu entnehmenden Pensionsleistungen in diese Berechnung mit einzubeziehen. Diese Berechnungen sind der *Kommission* mit Schreiben der Hauptverwaltung der DB vom 28. August 1959 zugegangen. Ihnen sind die Pensionszahlungen vom Juni 1959 und bei den aktiven Beamten die Altersschichtung vom Juni 1956 zugrunde gelegt. Es ist dabei angenommen worden, daß der Beginn der ruhegehaltfähigen Dienstzeit jeder Laufbahn unter Berücksichtigung der Vordienstzeiten durchweg bei 20 Jahren liegt. Die Ungleichheit der Erhebungsstichtage hat zur Folge, „daß alle Personen, die vom Juli 1956 bis Mai 1959 erstmals versorgungsberechtigt wurden und im Juni 1959 noch Ruhegehalt, Witwen- und Waisengeld bezogen, sowohl im Rentnerbestand als auch im Aktivbestand erfaßt sind". Da jedoch angenommen werden kann, daß sich Zahl, Alterszusammensetzung und Pensionsanspruch dieser Beamten in der Zeit von Juni 1956 bis Juli 1959 nur unwesentlich verändert haben, bleibt diese Differenz für die weiteren praktischen Überlegungen ohne besondere Bedeutung.

4. Unter Zugrundelegung des bei der Kapitalisierung von Pensionen üblichen Zinssatzes von 3 1/2 v. H. ergibt sich ein Rückstellungsbedarf von

	Millionen DM
Ruhegehaltempfänger (Pensionsfonds I)	9 373,5
Anwartschaften für aktive Beamte (Pensionsfonds II)	8 200,8
	17 574,3

Die nach Bildung dieser beiden Pensionsfonds erforderlichen laufenden Aufwendungen der DB betragen nach dem versicherungsmathematischen Gutachten im ersten Jahr

	Millionen DM
3 1/2 v. H. Verzinsung auf Pensionsfonds I (im Jahresdurchschnitt) . .	328,1
Dotierung des Pensionsfonds II einschließlich Verzinsung	502,5
	830,6

Gegenüber einer bisherigen Pensionsbelastung der DB von 842,5 Millionen DM im Jahre 1958 und 843,3 Millionen DM im Jahre 1959 (ohne die vom Bund bereits übernommenen Ruhegehaltbezüge) würde die DB nach dieser Rechnung 830,6 Millionen DM Pensionslasten zu tragen haben. Darin wären aber auch anteilige politische Lasten mit enthalten, die durch die notwendige Personalvermehrung der beiden Weltkriege, den mangelnden Bundeszuschuß und die „Doppelversorgung" bedingt sind.

Würde man diesen Pensionslasten in der Bilanz der DB Rechnung tragen, so müßten die beiden Pensionsfonds in ihrer Bilanz in Höhe von 17,574 Mrd. DM zurückgestellt werden. Die DB weist jedoch in ihrer Bilanz zum 31. Dezember 1958 lediglich ein Kapital von 11,3 Mrd. DM aus.

Die Pensionsrückstellung für die Anwartschaften (Pensionsfonds II)

5. In Anbetracht des Umstandes, daß eine volle Abbuchung dieser Pensionsfonds vom Eigenkapital der DB auch dann noch nicht möglich ist, wenn man diesem einerseits die Darlehen des Bundes und gewisse stille Reserven zuschlägt und andererseits den Verlustvortrag davon absetzt, hat die *Kommission den Rückstellungsbedarf für die Anwartschaften (Pensionsfonds II) auch auf der Grundlage einer 5prozentigen Verzinsung der Pensionsrückstellung berechnen lassen.* Das ergibt auf den 30. Juni 1959 eine Pensionsrückstellung von *nur* 6 361,4 Millionen DM. Auf dieser Grundlage sind die jährlichen Prämienzuführungen zur Pensionsrückstellung etwas geringer, die Verzinsung der Pensionsrückstellung dagegen wesentlich höher. Die *laufenden Zuführungen* zeigen dann folgende Entwicklung:

Jahr	Anfangsstand des Pensionsfonds	Jährliche Zuführung zur Pensionsrückstellung einschließlich Verzinsung (5 v. H.) des Pensionsfonds
	in Millionen DM	
0	6 361,4	—
1	6 764,5	432,5
2	7 142,6	446,7
3	7 496,5	452,1
4	7 826,9	468,4
5	8 134,5	485,0
6	8 420,0	501,6
7	8 684,0	507,7
8	8 927,3	522,9
9	9 150,7	536,8
10	9 354,7	548,9
11	9 540,1	rd. 560,0
12	9 707,6	rd. 580,0
15	10 109,8	588,0

Die Pensionslast aus den Anwartschaften beträgt bei rd. 600 Millionen DM Dotierung somit rd. 34,7 v. H. der laufenden Bezüge.

6. Da der Pensionsfonds für die Anwartschaften noch im Aufbau begriffen ist, werden ihm in den kommenden Jahren wesentlich größere Beträge zugeführt, als ihm andererseits zur Zahlung von Pensionen für heute noch tätige Beamte entnommen werden müssen. Der Zeitpunkt, von dem ab bei Aufrechterhaltung eines unveränderten Umfangs von Pensionsanwartschaften die jährliche Gesamtzuführung den laufenden Ruhegehaltzahlungen entsprechen wird, wurde nicht ermittelt, da die Voraussetzung gleichbleibender Verhältnisse in der Praxis doch nicht erfüllt wird. Die Zuführungen lassen jedoch eine abfallende Tendenz der jährlichen Erhöhung erkennen. Auch werden die Zuführungen, wenn die heute bestehende Überalterung einmal ausgeglichen sein wird, in späteren Jahrzehnten etwas abfallen. Ein Teil dieser Überalterung stellt jedoch eine normale Belastung der DB dar, weil in der gesamten deutschen Wirtschaft eine Überalterung der Belegschaften infolge der Menschenverluste in den beiden Weltkriegen festzustellen ist.

Die aus dem Pensionsfonds zu bestreitenden *Ruhegehaltzahlungen* werden für die heutigen aktiven Beamten wie folgt anwachsen:

	in Millionen DM
1. Jahr	32,5
2. Jahr	66,7
3. Jahr	102,1
4. Jahr	138,4
5. Jahr	175,0
6. Jahr	211,6
7. Jahr	247,7
8. Jahr	282,9
9. Jahr	316,8
10. Jahr	348,9
15. Jahr	468,1

7. *Für den Fall,* daß sich in den Jahren 1961 bis 1970 das *Lohn- und Gehaltsniveau* in der Bundesrepublik und damit auch das der DB weiter erhöht und infolgedessen die Pensionen steigen, ist auch berechnet worden, um welchen Betrag sich die jährliche Zuführung zum Pensionsfonds erhöhen wird, wenn z. B. die Ruhegehaltbezüge jährlich um 3 v. H. oder 4 v. H. steigen sollten. Das ergibt für die Anwartschaften bei einem Zinssatz von 5 v. H. je Jahr eine Mehrzuführung von

Jahr	3prozentige Gehaltserhöhung	4prozentige Gehaltserhöhung
	in Millionen DM	
1	29,0	39,0
2	57,0	76,0
3	83,0	111,0
4	108,0	143,0
5	130,0	173,0
6	150,0	200,0
7	169,0	224,0
8	185,0	247,0
9	198,0	264,0
10	210,0	280,0
15	230,0	306,0

Man hätte zunächst erwarten können, daß im Falle einer Erhöhung der Pensionsbezüge nicht nur die laufende Dotierung der Pensionsrückstellung angehoben werden muß, sondern daß die Rückstellung selbst für die zurückliegende Zeit eine kräftige Aufstockung (Nachholung) erfährt, die als außerordentlicher Aufwand zu behandeln wäre. Im vorliegenden Falle ist jedoch nicht in dieser Weise vorgegangen worden. Der Nachholbedarf, der im Falle einer Erhöhung der Pensionen entsteht, ist vielmehr auf die restliche Dienstzeit der aktiven Beamten gleichmäßig verteilt worden.

Daraus ergibt sich ein allmähliches Ansteigen der zusätzlichen Zuführung zur Pensionsrückstellung. *Im übrigen zeigen diese Zahlen, welch schwerwiegende Folgen sich aus Gehaltserhöhungen für die DB ergeben.* Diese Beträge müssen — unabhängig von der Schaffung eines Pensionsfonds — auf jeden Fall vom laufenden Betrieb verdient werden.

Die Entwicklung der derzeitigen Versorgungslasten

8. Für eine *Passivierung der Pensionsrückstellung* für die *heutigen Ruhegehaltempfänger (Pensionsfonds I) bietet die Bilanz der DB keinen Raum.*

Legt man auch hier — wie bei dem Pensionsfonds II — einen Zinssatz von 5 v. H. zugrunde, so ergibt dies eine Rückstellung von 8315,5 Millionen DM.

9. *Die derzeitigen Versorgungsbezüge* würden infolge des allmählichen Absterbens der Versorgungsempfänger wie folgt *sinken:*

	Versorgungsbezüge	davon anteilige Verzinsung der Pensionsrückstellung	Kapitalbetrag unter Zugrundelegung einer 5%igen Verzinsung
	in Millionen DM		
1959	861,6	405,8	8 315,5
1964	701,0	295,1	6 045,7
1969	537,7	200,0	4 096,7
1974	380,4	124,1	2 554,7
1979	242,4	70,0	1 431,9
1984	135,8	34,6	708,6
1989	66,5	15,36	314,7
1994	28,9	6,3	128,7
1999	11,8	2,5	50,2
2004	4,6	0,9	17,9
2009	1,6	0,3	5,4
2014	—	—	—

Im Falle einer Erhöung des Gehaltsniveaus und damit auch der Versorgungsbezüge würden sich die Beträge entsprechend erhöhen.

10. *Es ist — wie bereits ausgeführt — nicht zu verkennen, daß die übermäßige Belastung* der Eisenbahnen mit Versorgungsbezügen zum Teil politisch bedingt ist. Von Frankreich und Belgien ist bekannt, daß sie aus sozialpolitischen Gründen zeitweise mehr Personal einstellten, als dies — betrieblich gesehen — notwendig war. Das geschah insbesondere nach dem ersten Weltkrieg zur erleichterten Unterbringung von Kriegsversehrten und in Belgien während des Krieges, um Arbeiter vor Verschickung nach Deutschland zu bewahren. Auch die DB hat in beiden Kriegen zusätzliches Personal einstellen müssen, weil sie einerseits Stammpersonal zur Wehrmacht und zur Überwachung des Eisenbahndienstes in den besetzten Gebieten abgeben, andererseits einen überdurchschnittlich großen Verkehr bewältigen mußte. Daraus ergab sich späterhin eine im Vergleich zur aktiven Belegschaft überhöhte Zahl an Pensionären und auch eine gewisse Überalterung bei den bestehenden Anwartschaften. Nach den der *Kommission* mitgeteilten Angaben handelt es sich dabei um rd. 44 000 Pensionäre mit rd. 164 Millionen DM Versorgungsbezügen. Diese Zahlen ergeben sich wie folgt:

Die Beamtenplanstellen der früheren Deutschen Reichsbahn haben sich von 292 690 im Jahre 1938 auf 606 389 im Jahre 1943 und 607 700 im Jahre 1944 erhöht. 1938 waren demgegenüber allerdings nur 290 483 und 1943 nur 513 592 Beamte vorhanden. Von dem Zuwachs von 1938 bis 1943 in Höhe von 223 109 entfallen 77 310 auf Österreich, Sudetenland und sonstige „eingegliederte" Gebiete. Außerdem wurden für nichtkriegsbedingten Zuwachs vorsichtshalber weitere 60 000 abgesetzt. Von den verbleibenden 85 799 sind für das Bundesgebiet 51 480 in Rechnung gestellt worden. Von dieser Zahl wurden nochmals 7 367 als normaler Nachkriegszuwachs abgesetzt, so daß der *kriegsbedingte Personalzuwachs — bezogen auf das Bundesgebiet — 44 113 Köpfe ausmacht.* Nach einer Durchschnittsrechnung befindet sich dieser Mehrbestand an Beamten bei einem durchschnittlichen Anstellungsalter während des Krieges von 46 Jahren und einem durchschnittlichen Pensionierungsalter von 60 Jahren seit 1957 vollzählig im Ruhestand.

Nimmt man den jährlichen Durchschnitt der Versorgungsbezüge mit 3721 DM an, so ergibt dies eine *jährliche Versorgungslast* von 3721 DM × 44 113 = *164,1 Millionen DM.*

III. Berechnung des Bundeszuschusses zwecks Gleichstellung mit den Sozialversicherungen

1. Die DB hat geltend gemacht, daß sie durch die Pensionierung ihrer Beamten die vollen Lasten der Altersversorgung zu tragen habe, während die Industrie dadurch entlastet würde, daß der Bund Zuschüsse zu den Ausgaben der Rentenversicherungen der Arbeiter und der Angestellten, die nicht der Alterssicherung dienen, gewährt. Bei Anwendung gleicher Grundsätze auf die DB ergibt sich folgende Rechnung:

	Wirtschaftsplan einschließlich Nachtrag 1959 Millionen DM
Ruhegehälter an noch nicht 65 Jahre alte Ruhestandsbeamte (rd. 25 v. H. von 761,0 Millionen DM)	190,3
Witwen- und Waisengelder	356,0
Ausgaben, die nicht der Alterssicherung dienen zusammen	546,3
davon entfallen $\frac{275}{1118}$ auf vom Bund bereits übernommene Pensionsleistungen	./. 134,4
	411,9
Heilverfahren	47,2
	459,1

Wird davon ausgegangen, daß ihrer Tätigkeit nach die Versorgungsberechtigten je zur Hälfte der Arbeiterrentenversicherung (ArV) und der Rentenversicherung der Angestellten (AnV) zuzuordnen sind, ergäbe sich folgende Berechnung:

Millionen DM		Millionen DM
229,5	Versorgungsausgaben, die nicht der Alterssicherung dienen, wurden in der ArV mit 62,7 v. H. bezuschußt	= 143,9
229,6	wurden in der AnV mit 35,6 v. H. bezuschußt	= 81,7
459,1	zusammen	= 225,6

Bezogen auf die Gesamtpensionslast von rd. 843,3 Millionen DM (Wirtschaftsplan 1959) würde der Bundeszuschuß von 225,6 Millionen DM rd. 26,7 v. H. der Versorgungsbezüge ausmachen. Es wird im folgenden unterstellt, daß der *Bundeszuschuß zu den Sozialversicherungen auch in Zukunft im Durchschnitt einen Zuschuß von rd. 25 v. H. der Versorgungsbezüge der DB rechtfertigt.*

2. Wenn der Bund nach den gleichen Grundsätzen wie bei den Sozialversicherungen Zuschüsse zu den Versorgungsbezügen der DB gewährt und wenn davon ausgegangen wird, daß sich diese Zuschüsse auf Grund des Verhältnisses der nicht der Alterssicherung dienenden Renten und Kosten der Heilverfahren zu den gesamten Ruhegehaltbezügen auf 25 v. H. belaufen, so hätte dies *für die DB zur Folge, daß sie in Zukunft nur für 75 v. H. der künftigen Pensionen (Pensionsfonds II) aufzukommen hätte.* Mithin wäre auch die vorgesehene *Pensionsrückstellung nur mit 75 v. H. der versicherungsmathematisch ermittelten Beträge (vgl. Ziffer 6) zu dotieren.* Die Zuschüsse, die der *Bund* bei *Fälligkeit* der Versorgungsbezüge auf Grund der heute bestehenden Anwartschaften zu zahlen hätte, würden sich wie folgt entwickeln:

	Millionen DM
1. Jahr	8,1
2. Jahr	16,7
3. Jahr	25,5
4. Jahr	34,6
5. Jahr	43,75
6. Jahr	52,9
7. Jahr	61,9
8. Jahr	70,7
9. Jahr	79,2
10. Jahr	87,2
maximal	ca. 150,0

Im Falle einer Erhöhung der Gehälter und Versorgungsbezüge würde sich dieser Zuschuß entsprechend der Steigerung der Versorgungsbezüge natürlich ebenfalls erhöhen.

IV. Das Problem der „Doppelversorgung"

1. Die Höhe der Belastung, die der DB aus der sogenannten Doppelversorgung erwächst, konnte im Zuge der von der *Kommission* getroffenen Feststellung nicht völlig geklärt werden. Nach dem Stand vom Dezember 1958 betrug die Zahl der Beamten einschließlich der Beamten im Vorbereitungsdienst 240 961. Davon sind 210 130 aus einer versicherungspflichtigen Beschäftigung als Arbeiter oder Angestellter bei der DB hervorgegangen. Der Anteil der Beamten, die neben ihrer Pension dereinst *auch noch eine Sozialversicherungsrente beziehen* werden, beträgt danach rd. *87 v. H. der gesamten Beamtenschaft der DB.* Daraus erklärt sich die Bedeutung, die das Problem der Doppelversorgung für die DB hat.

2. Nach den Erhebungen der Hauptverwaltung der DB betrug die Gesamthöhe der von der Bundesbahn-Versicherungsanstalt — Abteilung A — (gesetzliche Rentenversicherung der Arbeiter) gezahlten Renten im Jahre 1958 604 Millionen DM. Davon entfielen nach der Zahl der Fälle 188 411 auf frühere Lohnbedienstete und 138 245 auf frühere Beamte und deren Hinterbliebene.

Nach einer Repräsentativerhebung der DB betrugen die jährlichen Durchschnittsrenten aus der Abteilung A der Bundesbahn-Versicherungsanstalt im Jahr 1959 bei früheren Beamten 1966,44 DM, bei Beamtenwitwen 1236,60 DM und bei Beamtenwaisen 632,77 DM. Wenn die Repräsentativerhebungen zutreffend sind, so beziehen frühere Beamte und deren Hinterbliebene von der Bundesbahn-Versicherungsanstalt — Abteilung A — jährlich 225 Millionen DM an Renten. Der Anteil, den der gleiche Personenkreis von anderen Trägern der gesetzlichen Rentenversicherungen erhält, wird nach Repräsentativerhebungen auf 48 Millionen DM jährlich veranschlagt. *Frühere Beamte und deren Hinterbliebene* (einschließlich der Vertriebenen, Westberliner Eisenbahner und Kriegsopfer) *erhalten hiernach neben ihren beamtenrechtlichen Versorgungsbezügen Renten aus den gesetzlichen Rentenversicherungen in Höhe von jährlich 273 Millionen DM.*

Wenn man unterstellt, daß bei dem Personenkreis der Vertriebenen, Westberliner Eisenbahner und Kriegsopfer, deren Versorgungsbezüge vom Bund getragen werden, die gleichen Verhältnisse wie bei den sonstigen Beamten vorliegen, die neben der beamtenrechtlichen Versorgung Renten aus den gesetzlichen Rentenversicherungen beziehen, so wäre von dem vorgenannten Betrag von 273 Millionen DM ein Anteil von $\frac{275}{1118}$ = rd. 67 Millionen DM abzusetzen. Der verbleibende Betrag von 206 Millionen DM kann jedoch nicht in voller Höhe als eine durch die Doppelversorgung bedingte Last angesehen werden, da darin auch solche Rententeile enthalten sind, die auf freiwilligen Beiträgen beruhen. Da es für die erst spät ins Beamtenverhältnis übernommenen Arbeiter und Angestellten wirtschaftlich interessant ist, sich freiwillig weiterzuversichern, wird man diesen Prozentsatz etwa mit 33 v. H. (= 68 Millionen DM) veranschlagen müssen. *Damit verblieben etwa 140 Millionen DM als Sonderlast anrechnungsfähige Sozialversicherungsrenten.* Das sind rd. 14 v. H. der Versorgungsbezüge der aus dem Arbeiter- und Angestelltenstand hervorgegangenen Beamten und ihrer Witwen und Waisen.

3. Zur Zeit werden von Bund und Ländern Lösungsmöglichkeiten zur Beseitigung der Doppelversorgung geprüft mit dem Ziele, möglichst bald eine einheitliche und gerechte Regelung zu treffen. Ein Ergebnis war beim Abschluß des Kommissionsberichts noch nicht zu übersehen. Es kann jedoch aller Wahrscheinlichkeit nach nicht mit einer vollen Entlastung der DB gerechnet werden. Es bliebe also dann noch immer eine Sonderbelastung für die DB bestehen. Soweit die DB gesonnen ist, diese Belastung in Zukunft weiter zu tragen, wird man sie unter dem Gesichtspunkt der Herstellung gleicher Startbedingungen nicht als ausgleichsfähig anerkennen können, weil sie eine Folge des Beamtenstatus der DB ist und diesem finanziellen Nachteil auch wirtschaftliche Vorteile (z. B. keine Fluktuation der Arbeitskräfte) gegenüberstehen. *Außerdem hat es die DB selbst in der Hand, diese Mehrbelastung dadurch einzuschränken, daß sie die Beamtenanwärter schon in jungen Jahren einstellt.*

4. *Die späte Übernahme der Bundesbahnarbeiter in das Beamtenverhältnis stellt jedoch eine erheblich größere Mehrbelastung der DB aus dem Doppelversorgungsverhältnis dar, als sich oben aus der Ermittlung der anrechnungsfähigen Renten ergibt.* Infolgedessen kann man für deren Beurteilung nicht von den Rentenbeträgen ausgehen, die bei der derzeitigen Rechtslage nur sehr unzureichend auf die Versorgungsbezüge angerechnet werden, sondern *muß von dem erhöhten Rückstellungsbedarf für die späteren Versorgungsbezüge ausgehen, welcher der DB durch die Anrechnung der Vordienstzeiten erwächst.* Auf Grund einer Repräsentativerhebung der 1958 neu eingetretenen Versorgungsfälle entfallen von den Pensionsleistungen von zur Zeit rd. 800 Millionen DM:

		in Millionen DM
54,1 v. H.	auf Beamtendienstzeiten	433
11,8 v. H.	auf Soldatendienstzeiten	95
33,8 v. H.	auf Arbeiterdienstzeiten	270
0,3 v. H.	auf sonstige Dienstzeiten	2
100,0 v. H.		800

Läßt man die sonstigen Dienstzeiten und die Soldatendienstzeiten völlig außer acht, obschon ein Teil dieser Dienstzeiten auch der Doppelversorgung anzurechnen ist, so ergibt sich ein *Pensionsmehraufwand von 270 Millionen DM für die eine Doppelversorgung empfangenden Beamten,* der eigentlich während ihrer Beschäftigung als Arbeiter bis zum Beginn ihrer Versorgungsberechtigung bereits hätte angespart werden müssen. Geht man davon aus, daß von den rd. 1380 Millionen DM Löhnen (1958) etwa 75 v. H., nämlich rd. 1 Mrd. DM, auf solche Bundesbahnarbeiter entfallen, die später ins Beamtenverhältnis übernommen werden, so bedeutet die Doppelversorgung, daß zu diesen Löhnen noch ein zusätzlicher Aufwand von rd. 27 v. H. hinzuzuschlagen ist. Dabei wird unterstellt, daß die Löhne — ohne Berücksichtigung des Arbeitgeberanteils und sonstiger sozialer Aufwendungen — der ins Beamtenverhältnis zu übernehmenden Arbeiter im Durchschnitt die gleiche Höhe haben wie die der übrigen Arbeiter. Im übrigen ist der gesamte Sachverhalt für die Beurteilung der Frage von erheblicher Bedeutung, *ob und inwieweit* die DB *Arbeiten mit eigenen Kräften* oder mit solchen der *Unternehmer* durchführen soll (vgl. V. Teil Abschnitt B V. — Oberbau).

V. Vorschläge für die künftige Regelung der Versorgungslasten

1. Für die künftige Regelung der Versorgungslasten der DB bieten sich verschiedene Möglichkeiten. *Um die Grenzen „abzustecken", seien zunächst zwei extreme Lösungen gegenübergestellt.*

Die *eine* besteht darin, das jetzige Umlageverfahren beizubehalten, erst für die künftig bei der DB eintretenden Beamtenanwärter einen Pensionsstock zu bilden und diesen im Laufe der nächsten 45 Jahre allmählich aufzubauen. In dieser Zeit wäre die DB in wachsendem Maße doppelt belastet, nämlich einmal mit den laufenden Pensionen und zum anderen mit der (von 0 DM bis 600 Millionen DM) allmählich anwachsenden Dotierung der Pensionsrückstellung.

2. Die *andere* Lösungsmöglichkeit geht dahin, für die heute bereits bestehenden Pensionsverpflichtungen und für die vorhandenen Pensionsanwartschaften eine besondere Pensionskasse zu bilden, die hinsichtlich der Anwartschaften zu Lasten der Betriebsrechnung der DB laufend dotiert werden würde. Das fehlende Deckungskapital müßte dieser Pensionskasse durch Ausgleichsforderungen des Bundes zur Verfügung gestellt werden. Damit würde der Bund in voller Höhe mit den Altpensionen von noch 843,3 Millionen DM (1959) belastet werden. Diese Belastung des Bundes erscheint unrealistisch. Die Errichtung einer selbständigen Pensionskasse würde außerdem zusätzlichen Verwaltungsaufwand verursachen.

Die Bildung einer *Pensionsrückstellung* bei der *DB* wäre vor allem unter dem Gesichtspunkt interessant, daß die dieser Rückstellung zugeführten Beträge abzüglich der darauf zu zahlenden Pensionen der so dringend notwendigen Eigenfinanzierung der DB dienen könnten. Dagegen ist geltend gemacht worden, daß eine Investierung des Gegenwerts der Pensionsrückstellung zur Folge haben werde, daß im Falle eines Beamtenabbaues eines Tages die liquiden Mittel zur Bezahlung der Pensionen fehlen. Dieser Einwand übersieht jedoch, daß der Pensionsfonds der DB erst im Aufbau begriffen wäre und erst mehrere Milliarden angesammelt werden, bis die Pensionsleistungen die laufenden Dotierungen erreichen. Er berücksichtigt ferner nicht, daß sich ein Beamtenabbau und damit die Möglichkeit eines Mißverhältnisses zwischen laufender Dotierung auf Grund der Anwartschaften und der laufenden Pensionsleistungen erst zwei bis drei Jahrzehnte nach der Einschränkung der Planstellen auswirken würde. Um in dieser Richtung ganz sicher zu gehen, hat die *Kommission* auch berechnen lassen, wie sich der Aufbau der Pensionsrückstellung für die Anwartschaften gestaltet, wenn man den extremen Fall einer Halbierung der Anwartschaften zugrunde legt. Diese Berechnungen haben die vorstehenden Überlegungen bestätigt: Bei einer Halbierung der Anwartschaften wäre die Pensionsrückstellung nach 15 Jahren erst um 3 v. H. niedriger als bei Aufrechterhaltung der bestehenden Anwartschaften!

3. Die *Kommission* hat nach einer Lösung gesucht, die einen Mittelweg darstellt. Ihr Vorschlag, der in § 67 ihres Vorschlags für ein neues Bundesbahngesetz niedergelegt ist, zielt darauf ab,

> daß die DB für die *Anwartschaften der heute tätigen Beamten* (Pensionsfonds II) selbst aufzukommen hat; daß dafür eine Pensionsrückstellung gebildet wird, die zu Lasten der Betriebsrechnung dotiert wird, und daß der Bund zu den aus der Pensionsrückstellung zu leistenden Versorgungsbezügen grundsätzlich den gleichen Zuschuß wie den Sozialversicherungen gewährt.

Alsdann käme die DB mit 75 v. H. der nach dem versicherungs-mathematischen Gutachten errechneten jährlichen Zuführungen aus. Ob man die zum Zeitpunkt des Übergangs zum Rückstellungsverfahren nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bereits benötigte Rückstellung ganz oder nur teilweise zu Lasten der eigenen Mittel der DB bilden und damit in der Bilanz der DB ausweisen soll, ist im Rahmen dieser grundsätzlichen Betrachtung nicht von entscheidender Bedeutung.

4. Hinsichtlich der bereits *bestehenden Versorgungsverpflichtungen* (Pensionsfonds I)*) ist die

*) In den folgenden Ausführungen ist noch mit der Zahl des Wirtschaftsplans 1958 = 811 Millionen DM Versorgungsverpflichtungen gerechnet, weil der Jahresabschluß 1958 (= 842,5 Millionen DM) erst im Oktober 1959 zur Verfügung stand.

Kommission der Auffassung, daß *diese Last zwischen Bund und DB geteilt* werden sollte.

Durch Übernahme der Versorgungsleistungen für die Verdrängten, Westberliner Eisenbahner und Kriegsopfer hat der Bund die DB von Pensionslasten befreit, die mit der DB in keinem inneren Zusammenhang stehen und daher von vornherein eine Überforderung des Unternehmens darstellten. Sie bleiben deshalb bei der nachfolgenden Berechnung außer Betracht.

Wenn man die verbleibenden Leistungen unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten aufteilt, so hätte der *Bund den Betrag zu übernehmen, der aus der nicht vorhandenen Rückstellung zu entnehmen wäre;* denn die laufenden Zuführungen zu einer (fiktiven) Rückstellung für die bereits bestehenden Pensionsverpflichtungen würden weit hinter den Entnahmen zurückbleiben.

Man kann diesen Vorschlag übrigens auch damit begründen, daß eine derartige Lastenübernahme durch den Bund praktisch auf die Abnahme der nachstehenden Sonderbelastungen der DB hinauslaufen würde:

164 Millionen DM	Mehrpensionen infolge der Personalpolitik im 2. Weltkrieg (vgl. Unterabschnitt II Ziffer 9)
270 Millionen DM	Auswirkung der Doppelversorgung (vgl. Unterabschnitt IV Ziffer 4)
94 Millionen DM	Fehlender 25prozentiger Zuschuß auf die verbleibenden 377 Millionen DM Pensionen, die sich als Differenz zwischen der Gesamtversorgungslast von 811 Millionen DM und den erstgenannten Posten von 164 Millionen DM + 270 Millionen DM = 434 Millionen DM errechnen.
528 Millionen DM	

Anstatt der DB den Betrag durch den Bund zu ersetzen, den sie im Falle des Bestehens einer Pensionsrückstellung zur Begleichung der Altpensionen diesem Deckungskapital entnehmen müßte, kann man den Vorschlag der *Kommission* auch dahin modifizieren, daß die Altpensionen (Pensionsfonds I) je hälftig von DB und Bund getragen werden mit der Maßgabe, daß der Bund eine etwaige Erhöhung der Versorgungsbezüge übernimmt. Das würde, wenn man von den in dem Wirtschaftsplan 1959 eingesetzten Betrag von 811 Millionen DM ausgeht, eine Anfangsbelastung von 405,5 Millionen DM für den Bund ergeben, die zeitweilig durch die erwähnte Erhöhung der Versorgungsbezüge steigen könnte, die aber auf jeden Fall bis zum Jahre 2014 auf Null abgesunken wäre.

6. Gegen den Vorschlag der *Kommission* sind bei seiner Ausarbeitung zwei Einwendungen erhoben worden:

a) die DB werde auf diese Weise doppelt belastet, und zwar einmal mit der vollen Rückstellung auf die Anwartschaften und zum anderen mit fast der Hälfte der Altpensionen und

b) wenn die DB den ihr zufallenden Teil der Altpensionen (Pensionsfonds I) nicht erwirtschaften könne, müsse der Bund auch diesen Teil übernehmen. Aus dieser Erwägung hat auch ein Mitglied der *Kommission* geglaubt, dem Vorschlag der Bildung einer Rückstellung für die Anwartschaften nicht zustimmen zu können.

Der erste Einwand kann zwar nicht bestritten werden; eine zeitweise Doppelbelastung der DB tritt aber auch dann ein, wenn man unter Beibehaltung des Umlageverfahrens für die zur Zeit vorhandenen Versorgungsempfänger *und* aktiven Beamten das Rückstellungsprinzip erst auf die neu in die DB eintretenden Beamten anwenden würde. Die Doppelbelastung würde dabei nur zeitlich etwas stärker hinausgeschoben.

Dem zweiten Einwand ist folgendes zu entgegnen: Die Mittel, die die DB in Zukunft benötigt, setzen sich aus dem laufenden Betriebsaufwand, den notwendigen Investitionen und den Versorgungsbezügen zusammen. Von den Investitionen wird in Zukunft ein größerer Prozentsatz als bisher aus den Betriebseinnahmen gedeckt werden können. Der Rest muß am Kapitalmarkt finanziert werden. Wenn nun für die Anwartschaften ein Teil der Betriebseinnahmen zurückgestellt wird, so bedeutet dies, daß in diesem Umfange die DB den Weg der Selbstfinanzierung beschreitet und insoweit auf einen Rückgriff auf den Kapitalmarkt oder den Bund verzichten kann. Wenn der Bund die ihm zugedachte anteilige Pensionslast (§ 67 des Vorschlags der *Kommission* für ein neues Bundesbahngesetz) nicht in seinen Haushalt übernehmen will, so hat dies zur Folge, daß die DB sich in stärkerem Ausmaße an den Kapitalmarkt wenden muß, oder, soweit sie das nicht kann, wie bisher vom Bund praktisch nicht rückzahlbare Darlehen benötigt. Das *Investitionsvolumen läßt sich keinesfalls einschränken,* da ohne umfangreiche Investitionen der Betrieb der DB nicht in Ordnung gebracht werden kann. *Die These, daß man die DB knapphalten müsse, um sie zu einem möglichst wirtschaftlichen Verhalten anzuhalten, ist durch die Entwicklung der letzten zehn Jahre widerlegt. Sonst müßte heute eine hochrentable und völlig durchorganisierte DB vor uns stehen.* Das Gegenteil ist der Fall. Der aus der liquiditätsmäßigen Beendigung herrührende Defaitismus hat die Kosten eher ansteigen lassen, als daß er sie gebremst hätte.

7. Die nachstehenden Übersichten zeigen die künftigen Belastungen der DB und des Bundes auf, wenn der Vorschlag der *Kommission* (§§ 29 und 67 des Entwurfs eines Bundesbahngesetzes) angenommen oder von einer Halbierung der Altpensionen ausgegangen wird.

Belastung der DB

1	2	3	4		5	
			a	b	a	b
			Anteil der DB an den Altpensionen		Gesamtbelastung der DB	
1961 = Jahr 1	Pensionsrückstellung	Zusätzliche Pensionsrückstellung wegen Erhöhung der Gehälter und Versorgungsbezüge	Verzinsung des fehlenden Deckungsstockes DB für die Altpensionen — Ausgangsbasis für 1959 861,6 Millionen DM (§ 67 Vorschlag des Entwurfs für ein neues BbG)	50prozentiger Anteil der DB an Altpensionen — Ausgangsbasis 811 Millionen DM	Summe Spalten 2, 3 + 4a	Summe Spalten 2, 3 + 4b
			in Millionen DM			
1961	324,4	21,8	365,0	405,5	711,2	751,7
1962	335,0	42,8	337,0	390,0	714,8	767,8
1963	339,1	62,3	315,0	370,0	716,4	771,4
1964	351,3	81,0	295,0	360,0	727,3	792,3
1965	363,8	97,5	275,0	340,0	736,3	801,3
1966	376,2	112,5	255,0	320,0	743,7	808,7

Daraus errechnet sich folgende Aufstockung der Pensionsrückstellung:

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
			in Millionen DM			
Rückstellungen für Anwartschaften	324,4	335,0	339,1	351,3	363,8	376,2
Erhöhung wegen Gehaltserhöhungen . .	21,8	42,8	62,3	81,0	97,5	112,5
Gesamtzuführung . .	346,2	377,8	401,4	432,3	461,3	488,7
Pensionszahlungen . .	25,1	53,0	83,5	116,3	151,0	187,3
Aufstockung des Pensionsfonds für bestehende Anwartschaften	321,1	324,8	317,9	316,0	310,3	301,4

Für den Bund ergibt sich folgende Belastung:

1	2		3	4	
	a	b		a	b
Jahr	Anteil des Bundes an Altpensionen		25prozentiger Anteil an Neupensionen (auf Grund heute bestehender Anwartschaften*))	Gesamtbelastung des Bundes	
	Zurverfügungstellung der notwendigen Entnahmen aus dem fehlenden Deckungsstock für Altpensionen (§ 67 des Vorschlags der Kommission für ein neues Bundesbahngesetz)	50prozentiger Anteil an Altpensionen*)		Summe Spalten 2a + 3	Summe Spalten 2b + 3
	in Millionen DM				
1961	435	405,5	8,1	443,1	413,6
1962	425	390,0	16,7	441,7	406,7
1963	415	370,0	25,5	440,5	395,5
1964	405,9	360,0	34,6	440,5	394,6
1965	390	340,0	43,8	433,8	383,8
1966	375	320,0	52,9	427,9	372,9

*) zuzüglich eventueller Steigerungsbeträge aus einer allgemeinen Erhöhung der Versorgungsbezüge

D. Steuern

I. Übersicht

1. Die Besteuerung der verschiedenen Verkehrsträger ist aus der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen:

Steuergruppen und -art	Deutsche Bundesbahn	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	Straßenbahnen und Obusse
a) **Besitzsteuern**			
Vermögensteuer	steuerfrei, da Persönlichkeit des öffentlichen Rechts (§ 1 VStG)	steuerpflichtig, soweit Anteile nicht ausschließlich Gebietskörperschaften gehören (§ 3 Abs. 1 Ziff. 3 VStG)	steuerpflichtig, soweit Anteile nicht ausschließlich Gebietskörperschaften gehören (§ 3 Abs. 1 Ziff. 3 VStG)
Einkommen- und Körperschaftsteuer	steuerfrei gemäß § 4 Abs. 1 Ziff. 1 KörpStG (aber: Gewinnverwendung nach § 33 BbG)	steuerpflichtig	steuerpflichtig
b) **Realsteuern**			
Grundsteuer	steuerfrei: Schienenwege des öffentlichen Verkehrs (§ 4 Ziff. 9 GrStG) Verwaltungs- und Betriebsgrundstücke (§ 4 Ziff. 1b GrStG) 50 v. H.: Betriebsgrundstücke, die nicht Verwaltungsstücke sind (§ 4 Ziff. 1 GrStG) sonst: steuerpflichtig	steuerfrei: Schienenwege des öffentlichen Verkehrs (§ 4 Ziff. 9 GrStG) im übrigen: steuerpflichtig	steuerfrei: Schienenwege des öffentlichen Verkehrs (§ 4 Ziff. 9 GrStG) im übrigen: steuerpflichtig
Gewerbesteuer	steuerfrei (§ 3 Ziff. 1 GewStG — aber Verwaltungskostenzuschuß gemäß § 24 des Einführungsgesetzes zu den Realsteuergesetzen)	steuerpflichtig	steuerpflichtig

Gewerblicher Personenkraftverkehr (ohne Obusse)	Binnenschiffahrt	Gewerblicher Güterkraftverkehr	Werkverkehr
steuerpflichtig, Ausnahmen: DB und Bundespost (§ 1 VStG) und Unternehmen, deren Anteile ausschließlich Gebietskörperschaften gehören (§ 3 Abs. 1 Ziff. 3 VStG)	steuerpflichtig	steuerpflichtig	steuerpflichtig
steuerpflichtig Ausnahmen: DB und Bundespost	steuerpflichtig	steuerpflichtig	steuerpflichtig
Betriebsgrundstücke steuerpflichtig Ausnahmen: 50 v. H. für Betriebsgrundstücke der DB (§ 4 Ziff. 1 GrStG)	Betriebsgrundstücke steuerpflichtig	Betriebsgrundstücke steuerpflichtig	Betriebsgrundstücke steuerpflichtig
steuerpflichtig, Ausnahmen: DB und Bundespost	steuerpflichtig	steuerpflichtig	steuerpflichtig

Steuergruppen und -art	Deutsche Bundesbahn	Nichtbundeseigene Eisenbahnen	Straßenbahnen und Obusse
c) **Verkehrsteuern**			
Grunderwerbsteuern	steuerpflichtig	steuerpflichtig	steuerpflichtig
	steuerpflichtig	steuerpflichtig	Straßenbahnen: entfällt Obusse: steuerfrei (§ 2 Ziff. 3 KraftStG)
Umsatzsteuer	vgl. Beförderungsteuer (§ 4 Ziff. 9 UStG)	vgl. Beförderungsteuer (§ 4 Ziff. 9 UStG)	vgl. Beförderungsteuer (§ 4 Ziff. 9 UStG)
Beförderungsteuer	steuerpflichtig Ausnahmen: Arbeiter-, Schüler-, Militärpersonenverkehr (§ 3 Abs. 1 Ziff. 1 BefStG), Orts- und Nachbarortslinienverkehr (§ 3 Abs. 1 Ziff. 5a BefStG), Expreßgut, Postgut, Kohlen (§ 3 Abs. 1 Ziff. 3 und 4 BefStG)	steuerpflichtig Ausnahmen: wie bei DB	steuerpflichtig Ausnahmen: Arbeiter-, Schüler-, Militärpersonenverkehr (§ 3 Abs. 1 Ziff. 1 BefStG), Orts- und Nachbarortslinienverkehr (§ 3 Abs. 1 Ziff. 5b BefStG)
d) **Verbrauchsteuern**			
Mineralölsteuern	steuerpflichtig aber: Betriebsbeihilfe für Schienenfahrzeuge (III/4 VerkFinG)	steuerpflichtig aber: Betriebsbeihilfe für Schienenfahrzeuge (III/4 VerkFinG)	steuerpflichtig, jedoch Betriebsbeihilfe nach III/4 VerkFinG
e) **Lastenausgleich**			
Vermögensabgabe	frei, soweit Vermögen im Rahmen der Betriebspflicht für Betriebs- und Verwaltungszwecke benutzt wird (§ 18 Abs. 1 Nr. 2 LAG)	frei, soweit Vermögen, das im Rahmen der öffentlichen Verkehrsaufgaben unmittelbar dem Betrieb und der Verwaltung dient (§ 18 Abs. 1 Nr. 9 Buchstabe a LAG)	frei, soweit Vermögen im Rahmen der Aufgaben des öffentlichen Verkehrs gewidmet ist bei Straßenbahnen: dem Betrieb und der Verwaltung (§ 18 Abs. 1 Nr. 9 Buchstabe b LAG) bei Obussen: dem Linienverkehr (§ 18 Abs. 1 Nr. 9 Buchstabe c LAG)
Hypothekengewinnabgabe	abgabepflichtig	abgabepflichtig	abgabepflichtig
Kreditgewinnabgabe	abgabefrei (kein gewerblicher Betrieb)	abgabepflichtig	abgabepflichtig

Gewerblicher Personenkraftverkehr (ohne Obusse)	Binnenschiffahrt	Gewerblicher Güterkraftverkehr	Werkverkehr
steuerpflichtig	Betriebsgrundstücke steuerpflichtig	Betriebsgrundstücke steuerpflichtig	Betriebsgrundstücke steuerpflichtig
steuerpflichtig	entfällt (§ 1 KraftStG)	steuerpflichtig	steuerpflichtig
vgl. Beförderungsteuer (§ 4 Ziff. 9 UStG)	steuerfrei (§ 35 Abs. 1 Ziff. 1 der Durchführungsbestimmungen zum Umsatzsteuergesetz)	Nahverkehr: steuerpflichtig Fernverkehr: vgl. Beförderungsteuer	Güterfernverkehr: vgl. Beförderungsteuer Güternahverkehr: steuerpflichtig, soweit entgeltlich
steuerpflichtig, Ausnahmen: Arbeiter-, Schüler-, Militärpersonenverkehr zu ermäßigten Preisen, Orts- und Nachbarortslinienverkehr	entfällt (§ 1 BefStG)	Fernverkehr: steuerpflichtig Nahverkehr: vgl. Umsatzsteuer	Güterfernverkehr: steuerpflichtig nach t/km (§ 11 Abs. 2 BefStG) Güternahverkehr: vgl. Umsatzsteuer Personenverkehr: steuerfrei, soweit unentgeltlich von und zur Arbeitsstätte (§ 1 Abs. 2 BefStG)
steuerpflichtig	Rheinschiffahrt: steuerfrei (VO vom 14. Januar 1954 BGBl. II S. 1), übrige Binnenschiffahrt: Betriebsbeihilfe (§ 2 VO vom 14. Januar 1954 BGBl. II S. 1)	steuerpflichtig	steuerpflichtig
frei, soweit Vermögen im Rahmen der Aufgaben des öffentlichen Verkehrs dem Linienverkehr mit Omnibussen gewidmet ist (§ 18 Abs. 1 Nr. 9 LAG)	abgabepflichtig	abgabepflichtig	abgabepflichtig
abgabepflichtig	abgabepflichtig	abgabepflichtig	abgabepflichtig
abgabepflichtig Ausnahmen: DB und Bundespost	abgabepflichtig	abgabepflichtig	abgabepflichtig

2. Aus der Aufstellung geht hervor, daß

a) die Binnenschiffahrt von der Mineralölsteuer, vom Mineralölzoll und von der Beförderungsteuer befreit ist;

b) die nichtbundeseigenen Eisenbahnen, Straßenbahnen und Omnibuslinien von der Vermögensteuer befreit sind, soweit sie sich ausschließlich im Eigentum von Gebietskörperschaften befinden. Dasselbe gilt auch für Binnenschiffahrtsunternehmen im Besitze von Gebietskörperschaften;

c) die DB von der Vermögen- und der Körperschaftsteuer vollständig und von den Realsteuern teilweise befreit ist. Außerdem genießt sie Vergünstigungen bei der Mineralölsteuer und — dies geht aus der Übersicht nicht hervor — bei der Wechselsteuer und in geringem Umfange auch bei der Kraftfahrzeugsteuer;

d) die DB keine Vermögen- und Kreditgewinnabgabe zu entrichten hat, mit Ausnahme gewisser Vermögensteile, auf welche die DB jährlich rd. 1 Mrd. DM Vermögensabgabe zu zahlen hat. Die Befreiung des Betriebsvermögens von Vermögens- und Kreditgewinnabgabe nach § 18 Nr. 9 LAG steht auch den nichtbundeseigenen Eisenbahnen, Straßenbahnen und dem Omnibuslinienverkehr zu;

e) die verschiedenen Verkehrsträger in unterschiedlicher Weise mit Umsatz- und Beförderungsteuer belastet sind.

3. Wenn man die steuerliche Belastung unter dem Gesichtspunkt der Gleichheit der Startbedingungen betrachten will, darf man nicht von den bestehenden Rechtsverhältnissen ausgehen, sondern muß die DB methodisch so behandeln, als sei sie ein den übrigen wirtschaftlichen Unternehmen gleichgestellter Betrieb. Auch bei den übrigen Verkehrsträgern muß man von der gleichen wirtschaftlichen Belastung mit Steuern ausgehen; denn ein Steuerbelastungsvergleich soll ja gerade die auf einer unterschiedlichen rechtlichen Regelung beruhenden Gegebenheiten aufzeigen.

4. Die Befreiung der Binnenschiffahrt von der Beförderungsteuer beruht letztlich auf der Mannheimer Akte. Das gleiche gilt für die Befreiung von Mineralölzoll, Umsatzausgleichsteuer und Mineralölsteuer. Auf Grund des Gesetzes vom 9. September 1953 (BGBl. II S. 531), betreffend das Abkommen zwischen den Rheinuferstaaten und Belgien vom 16. Mai 1952 über die zoll- und abgabenrechtliche Behandlung des Gasöls, das als Schiffsbedarf in der Rheinschiffahrt verwendet wird, ist das von der Rheinschiffahrt für den Schiffsbedarf verwendete Gasöl wie in den übrigen Rheinuferstaaten auch in der Bundesrepublik von Zöllen und sonstigen Abgaben freigestellt.

Die Befreiung der Binnenschiffahrt von der Beförderungsteuer und die Gewährung einer Betriebsbeihilfe an sie außerhalb des Rheinstromgebietes mußte deshalb erfolgen, weil die Binnenschiffahrt in den übrigen Stromgebieten nicht schlechter gestellt werden konnte als im Rheinstromgebiet.

Vom Umsatz der deutschen Binnenschiffahrt ohne Transitverkehr, der für 1958 auf 590 Millionen DM beziffert wird, entfallen rd. 210 Millionen DM auf Kohlentransporte. Infolgedessen beträgt der Ausfall an Beförderungsteuer 7 v. H. aus 380 Millionen DM, also rd. 26,6 Millionen DM. Die Befreiung von Mineralölzoll und Mineralölsteuer erfolgt in der Weise, daß der Binnenschiffahrt eine Betriebsbeihilfe von 31,10 DM / 100 kg Gasöl vom Bund gewährt wird. Darin sind 14,05 DM Mineralölzoll und Ausgleichsteuer enthalten. Im Jahre 1958 sind auf 88 700 t Gasöl des inländischen Verbrauchs somit 12,462 Millionen DM Mineralölzoll und Ausgleichsteuer zurückerstattet worden. Die Rückvergütung bezieht sich jedoch nur auf das auf den Flüssen und Kanälen außerhalb des Rheingebietes getankte Gasöl, das im Jahre 1958 40 v. H. des Gesamtverbrauchs ausmachte. Die übrigen 60 v. H. werden innerhalb des Rheingebiets zoll- und steuerfrei getankt. Die Befreiung der Binnenschiffahrt von Mineralölzoll und Ausgleichsteuer stellt daher eine fiskalische Entlastung von insgesamt 31,2 Millionen DM dar. Das ergibt insgesamt eine Besserstellung der Binnenschiffahrt gegenüber den übrigen Verkehrsträgern von rd. 57,8 Millionen DM.

Es sind Schätzungen über den Umsatz der deutschen Binnenschiffahrt ohne Transitverkehr für das Jahr 1958 vorgenommen worden, die einen Betrag von rd. 590 Millionen DM ergeben. Dabei wurden für den innerdeutschen Verkehr Durchschnittswerte aus den Festfrachten gebildet. Für den grenzüberschreitenden Verkehr wurden die Werte an bekanntgewordenen internationalen Frachten orientiert. Von den geschätzten Erlösen entfielen rd. 210 Millionen DM auf die Beförderung von Stein- und Braunkohle. Inwieweit bei den grenzüberschreitenden Transporten der Erlös als im Ausland erzielt angesehen werden muß, kann nicht abgegrenzt werden. An Schiffahrtsabgaben wurden im Jahre 1958 rd. 32 430 000 DM erzielt, die ebenfalls in dem geschätzten Umsatz enthalten sind.

II. Besitzsteuern

1. Der steuerlichen Entlastung der zu 100 v. H. im Besitz von Gebietskörperschaften befindlichen Eisenbahnen, Schiffahrts- und Omnibuslinien von der Vermögensteuer ist die *Kommission* nicht nachgegangen, da es sich dabei um einen für die Vergleichszwecke nicht sonderlich ins Gewicht fallenden Betrag handeln dürfte, zumal wenn man berücksichtigt, daß dabei das der Finanzierung des Schienenwegs dienende Vermögen auszuscheiden wäre.

2. Bei der Beurteilung der Verhältnisse der DB ist die Steuerbefreiung von der *Körperschaftsteuer* und der *Gewerbeertragsteuer* ohne Bedeutung, da es sich dabei um Gewinnsteuern handelt, die infolgedessen keine Vorbelastung des Betriebs darstellen. Von der konkurrierenden Binnenschiffahrt und vom Kraftverkehr wird dagegen eingewandt, daß, wenn die DB wieder Gewinne erwirtschaften sollte, ihr durch diese Steuerbefreiung der Weg der Selbst-

finanzierung erleichtert würde. Praktisch hat dieser Gesichtspunkt jedoch kein Gewicht, da es dem Eigentümer der DB ohnedies freisteht, deren Kapital nach Bedarf aufzustocken. Ob dies nun nach Abführung einer Körperschaftsteuer oder in der Weise geschieht, daß der Bund auf die Geltendmachung dieser Steuer verzichtet, ist dabei gleichgültig. Eine gewisse Bedeutung hat die Befreiung von den Ertragsteuern allerdings bei der Kalkulation kostendeckender Tarife. In diesem Falle muß eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals der DB mit einkalkuliert werden, weil der Verzicht auf dessen Verzinsung (einschließlich anteiliger Ertragsteuer) sonst zu einem Dumping gegenüber den übrigen Verkehrsträgern führen würde, soweit die konkurrierenden Verkehrsträger nicht mit geringeren Betriebskosten arbeiten als die DB. Dies dürfte aber im allgemeinen der Fall sein.

3. Hinsichtlich der *Grundsteuer* liegen die Verhältnisse bei der DB so, daß die dem Schienenweg des öffentlichen Verkehrs gewidmeten Grundstücke steuerfrei sind. Da auch bei den Wegekosten der Binnenschiffahrt und des Kraftverkehrs keine Grundsteuer berücksichtigt ist, erscheint diese Regelung angemessen. Dagegen kann bei einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise nicht zugestanden werden, daß die Verwaltungsgebäude grundsteuerfrei bleiben, da die Hoheitsaufgaben der Hauptverwaltung der DB und der Bundesbahndirektionen, gemessen an dem durch ihre wirtschaftlichen Aufgaben anfallenden Arbeitsanfall, so minimal sind, daß der Raumaufwand für die Erfüllung von Hoheitsaufgaben ohne weiteres vernachlässigt werden kann. Ebensowenig kann man unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten die im Gesetz festgelegte halbe Steuerbefreiung der übrigen Betriebsgrundstücke zugrunde legen.

4. Geht man von den vermutlich überholten Einheitswerten vom 1. Januar 1953 aus, so ergibt sich folgende Bewertungsgrundlage:

	Millionen DM
voll steuerpflichtige Einheitswerte . . .	291,402
halb steuerpflichtige Einheitswerte . . .	313,796
grundsteuerfreie Einheitswerte der Verwaltungsgrundstücke	43,163
	648,361

Ein Gutachten der DB zur steuerlichen Begünstigung der DB rechnet davon weitere 75,549 Millionen DM dem Fahrweg zu. Dabei handelt es sich jedoch um die Grundstücke der Oberbaustofflager, der Werkstätten, der Lagerplätze, der Bahnmeistereien, der Brückenmeistereien und der Signalmeistereien, die nach Auffassung der *Kommission* nicht dem Fahrweg zugerechnet werden können.

Auf die voll steuerpflichtigen und halb steuerpflichtigen Einheitswerte entrichtet die DB jährlich 8,3 Millionen DM Grundsteuer. Das ergibt einen Steuersatz von rd. 18,5 v. T. Dieser Satz wurde der Besteuerung der vollen Einheitswerte zugrunde gelegt, obwohl die in Großstädten gelegenen Verwaltungsgebäude vermutlich einem höheren Grundsteuerhebesatz unterworfen sein dürften, als er dem obigen Durchschnittssatz von 18,5 v. T. zugrunde liegt. Das ergibt eine Grundsteuerbelastung von rd. 12,0 Millionen DM. Die Teilbefreiung der DB von Grundsteuern stellt also nur eine Entlastung von 3,7 Millionen DM dar.

5. Die *Vermögen- und Gewerbekapitalsteuer* stellen eine echte Vorbelastung eines Betriebs dar, da beide Steuern unabhängig von der Rentabilität eines Betriebs erwirtschaftet werden müssen. In den meisten Ländern der Bundesrepublik wird daneben von den Gemeinden noch Lohnsummensteuer erhoben. Das wirkt sich jedoch in geringeren Hebesätzen für die Gewerbeertrag- und Gewerbekapitalsteuer aus. Um den Belastungsvergleich zu vereinfachen, wird davon ausgegangen, daß — wie in den Ländern Bayern und Baden-Württemberg — nur Gewerbekapitalsteuer von 2 v. T. mit einem Hebesatz von 300 v. H. erhoben wird. Das ergibt einen Gewerbekapitalsteuersatz von 0,6 v. H.

Dem Belastungsvergleich können keine älteren betrieblichen Einheitswerte zugrunde gelegt werden. Um zeitnah zu sein, wird nachstehend vom Jahres-Abschluß 31. Dezember 1958 ausgegangen. Die nachstehende Betrachtung unterscheidet sich von derjenigen der DB bzw. der von ihr eingesetzten Arbeitsgemeinschaft zur Untersuchung der steuerlichen Begünstigung der DB in folgenden drei Punkten:

a) Es wird unterstellt, daß der Bund für die nicht gebildete Pensionsrückstellung für die heutigen Versorgungsempfänger aufzukommen hat, so daß die DB aus ihrem Kapital nur eine Pensionsrückstellung für die Anwartschaften in Höhe von 6,361 Millionen DM zu bilden hat*). Diese ist auf der Grundlage eines Zinsfußes von 5 v. H. p. a. errechnet; ein Zinssatz von 3,5 v. H. würde einen Rückstellungsbedarf von 8,200 Mrd. DM ergeben. Da die steuerliche Berücksichtigung von Pensionsverpflichtungen sich nicht nach der nominellen Höhe der Rückstellung richtet, sondern die Pensionsverpflichtungen der gewerblichen Unternehmen in der Vermögensbilanz und damit auch für die Gewerbekapitalsteuer höchstens mit 50 v. H. der Belastung steuerlich berücksichtigt werden, wird zugunsten der DB angenommen, daß sich diese 50 v. H. nach dem auf der Grundlage von 3,5 v. H. berechneten Rückstellungsbedarf berechnen und die DB demnach 4,100 Mrd. DM als Pensionsverpflichtung in der Vermögensteuerbilanz absetzen kann. Damit würde das Argument der Überschuldung beim steuerlichen Lastenvergleich entfallen.

*) Die Betriebsrechnung der DB soll nur mit der laufenden Pensionsrückstellung für die bestehenden Anwartschaften belastet werden. Soweit die DB die Ruhegehälter der heute bereits im Ruhestand befindlichen Beamten trägt, stellt dies — wirtschaftlich betrachtet — eine anteilige Verzinsung ihres Eigenkapitals dar (Näheres wurde im II. Teil Abschnitt C ausgeführt).

b) Die Dauerschulden werden nicht anteilig auf den von der Besteuerung auszunehmenden Fahrweg und das übrige Betriebsvermögen aufgeteilt, sondern die Fahrweginvestitionen in voller Höhe gegen das steuerpflichtige Eigenkapital aufgerechnet.

c) Die Dauerschulden werden etwas anders berechnet, als es die Arbeitsgemeinschaft der DB getan hat.

6. Danach ergibt sich folgende Berechnung für die *Bemessungsgrundlage* der *Vermögensteuer* (1958):

		Millionen DM
Eigenkapital der DB		11 300,0
Aus freigewordenen Rückstellungen und Wertberichtigungen zum 31. Dezember 1958 gebildete Rücklage		504,7
Gegenwert aktivierbarer, brauchbarer Altstoffe und Schrottbestände		259,2
Bundesmittel (als haftendes Kapital behandelt)		2 752,1
		14 816,0
./. Verlustvortrag zum 31. Dezember 1958		1 255,0
		13 561,0
./. 50 v. H. der Pensionsverpflichtungen		4 100,0
		9 461,0
./. Investitionen des Fahrwegs und übriges Grundeigentum		
Fahrweg	8 058,9	
Sonstiges Grundeigentum	256,8	8 315,7
Steuerpflichtiges Nettovermögen		1 145,3

Dabei erscheint es zweifelhaft, ob man unter die Investitionen des Fahrwegs auch 524,3 Millionen DM für Signalanlagen und weitere 172,9 Millionen DM für die Hälfte der Fernmeldeanlagen zählen kann, oder ob man diese nicht zu den Betriebsinvestitionen rechnen muß. 1 v. H. auf das errechnete Nettovermögen der DB ergibt eine Vermögensteuerbelastung von jährlich rd. 11,4 Millionen DM. Hinsichtlich der Zusetzungen zum Eigenkapital der DB wird auf die spätere Behandlung ihrer künftigen Bilanz im Schlußteil des Berichts (IX. Teil Abschnitt C) verwiesen. Für die Übungszeit wird unterstellt, daß Betriebs- bzw. Bilanzverluste der DB durch Zuführung neuer Mittel durch den Bund abgedeckt werden, so daß das einer Vermögensteuer unterliegende Kapital sich nur noch durch eine Neubewertung der Aktiven ändern kann.

7. Die bereinigte Bilanz der DB weist zum 31. Dezember 1958 folgende Dauerschulden aus:

	Millionen DM
Rückstellungen für ungewisse Schulden und die Beseitigung von Kriegsschäden	173,2
Langfristige Verbindlichkeiten	3 169,2
Mittelfristig aufgenommene Verbindlichkeiten	691,3
	4 033,7

Zu diesen langfristigen Verpflichtungen kommt noch das steuerpflichtige Nettovermögen der DB von 1145,3 Millionen DM, so daß sich für die Gewerbekapitalsteuer ein steuerpflichtiges Vermögen von 5179,0 Millionen DM ergibt. Unter Zugrundelegung eines Gewerbesteuersatzes von 0,6 v. H. ergäbe sich somit eine Gewerbekapitalsteuerschuld von 31,1 Millionen DM. Davon sind jedoch die Verwaltungskostenzuschüsse an die Gemeinden, die im Hinblick auf die Gewerbesteuerfreiheit der DB auf Grund eines Gesetzes von 1930 an diese bezahlt werden, mit 7,5 Millionen DM abzusetzen, so daß die Steuerbefreiung bei der Gewerbekapitalsteuer sich für die DB nur in Höhe von 23,6 Millionen DM auswirkt. Die Befreiung von der Gewerbesteuer wird in Zukunft noch etwas stärker ins Gewicht fallen, wenn man berücksichtigt, daß der aus eigenen oder langfristigen Fremdmitteln zu finanzierende Anlagenzuwachs der DB in den nächsten Jahren beträchtlich sein wird.

Die Bewertung der Anlagen der DB bleibt so lange problematisch, bis eine Neubewertung stattgefunden hat. Jede Bewertungsveränderung geht zu Gunsten oder zu Lasten des Eigenkapitals der DB. Eine Wertminderung oder Erhöhung wirkt sich daher in Höhe von 1,6 v. H. (Vermögen- und Gewerbekapitalsteuer) auf die vergleichbare steuerliche Belastung aus. Eine Wertminderung oder -erhöhung um 1 Mrd. DM hätte daher eine Minderung oder Erhöhung der vergleichbaren Last um 16 Millionen DM zur Folge.

III. Lastenausgleich

Seitens der konkurrierenden Binnenschiffahrt wird darauf hingewiesen, daß die DB durch die Befreiung vom Lastenausgleich Vorteile habe. Der gewerbliche Güterverkehr ist von ihm weit weniger betroffen als die Binnenschiffahrt, da dessen Vermögen am Stichtag der Währungsumstellung noch geringfügig war. Die DB ist zur Soforthilfe herangezogen worden. Da der Bund die Verluste der DB jedoch teils übernommen hat, teils in Anrechnung auf seine Kapitalanlage noch übernehmen muß, so ist die DB de facto auch von der Soforthilfe befreit geblieben. Ursprünglich war der Lastenausgleich, auf den die Soforthilfeabgabe nur eine Vorauszahlung darstellen sollte, als eine echte Vermögensabgabe gedacht. Im vorliegenden Falle war es nicht praktisch, daß der Gläubiger dieser Vermögensabgabe sein eigenes Sondervermögen damit belastete, da er ja nur an sich selbst zu zahlen gehabt hätte. Inzwischen hat es sich jedoch herausgestellt, daß infolge der vollständigen Überwälzung der Vermögensabgabe auf die Verbraucher — mit Ausnahme der Althausbesitzer und einiger weniger Wirtschaftszweige und Einzelbetriebe, die seit 1948 im Schatten des allgemeinen Konjunkturaufschwungs geblieben sind — die Vermögensabgabe in Wirklichkeit zu einer Betriebssteuer geworden ist, die die einzelnen Betriebe — gemessen an ihrem Umsatz, ihrer Nettoproduktionsleistung oder ihrem Gewinn — je nach dem Grad ihrer seinerzeitigen Substanzerhaltung in unterschiedlicher Weise be-

lastet. Insofern stellt die Befreiung von der Vermögensabgabe eine steuerliche Entlastung der DB bzw. — unter dem Gesichtspunkt der Steuerüberwälzung — eine Entlastung ihrer Verfrachter dar. Auf der anderen Seite ist nicht zu verkennen, daß der deutschen Binnenschiffahrt durch die Wiederaufbauhilfe des § 7d EStG erhebliche Subventionen zugeflossen sind. Denn die Möglichkeit einer Sofortabschreibung stellt nicht nur eine zeitliche Verschiebung der Gewinnbesteuerung, sondern bis zu deren tatsächlichem Eintritt in Höhe der Verzinsung der steuerbegünstigten Abschreibungen auch eine echte Zinssubvention dar. In Anbetracht dieses Umstands und des umstrittenen Charakters der Vermögensabgabe — formal kann auch heute noch nur die Zinsbelastung zu Lasten des steuerbaren Gewinns abgezogen werden, während die Kapitaltilgung aus dem versteuerten Gewinn oder aus der Substanz bestritten werden muß — hat die *Kommission* davon abgesehen, die Befreiung der DB vom Lastenausgleich in den steuerlichen Belastungsausgleich mit einzubeziehen.

IV. Verkehrsteuern

1. Die steuerliche Begünstigung der Binnenschiffahrt hinsichtlich der *Beförderungsteuer* wird man nicht als eine steuerliche Entlastung dieses Verkehrsträgers, sondern lediglich als kostenmäßige Entlastung der Verfrachter ansehen dürfen. Denn es kann davon ausgegangen werden, daß die Beförderungsteuer in vollem Umfange über die Tarife auf die Verfrachter abgewälzt wird. Die Beförderungsteuer ist wirtschaftlich betrachtet eine *Sonderform der Umsatzsteuer*. Die besonders hohe Beförderungsteuer des Werkfernverkehrs ist daher wirtschaftlich als eine Sonderform der gewisse interne Umsätze besteuernden Zusatzumsatzsteuer zu verstehen. Inwieweit die Beförderungsteuer des Werkfernverkehrs in den Preisen auf die Abnehmer der Werkfernverkehr betreibenden Firmen abgewälzt wird, bleibt dabei eine offene Frage.

2. Für die Tarifbildung spielt die steuerliche Belastung mit Beförderungsteuer und Umsatzsteuer indessen eine Rolle. Daher ist nachstehend die unterschiedliche Belastung der Transportleistungen mit Beförderungsteuer und Umsatzsteuer wiedergegeben:

	Steueraufkommen in Millionen DM (1958)
A. Personenverkehr	
1. Arbeiter-, Schüler- und Militärpersonenverkehr, steuerfrei, auch im Werkverkehr	—
2. Eisenbahnen, Straßenbahnen, Omnibuslinien und gewerblicher Omnibusverkehr im Orts- und Nachbarortsverkehr, steuerfrei	—
Übertrag:	—
Übertrag:	—
3. Eisenbahn, steuerpflichtig	
I. Klasse 14 v. H. vom Fahrpreis	25,0
II. Klasse 11 v. H. vom Fahrpreis	157,0
4. Straßenbahnen, Omnibuslinien und gewerbliche Omnibusunternehmen außerhalb des Nachbarortsverkehrs, steuerpflichtig: 12 v. H. vom Fahrpreis; bei Straßenbahnen 6 v. H.	(unbekannt)
B. Güterverkehr	
1. Steuerfrei: Kohle, Expreßgut und Postgut bei allen Eisenbahnen . .	—
2. Steuerfrei: die Beförderung durch die Binnenschiffahrt	—
3. Sonstige Beförderung der Eisenbahn, steuerpflichtig mit 3,846 v. H. der Fracht (bis 49 km Beförderungsstrecke) im übrigen 6,542 v. H. . .	185,5
4. Beförderung durch den gewerblichen Güterfernverkehr, steuerpflichtig mit 6,542 v. H. von Fracht	108,0
5. Beförderung durch den Güternahverkehr mit 4 v. H. Umsatzsteuer von Frachtsumme	(unbekannt)
6. Beförderung durch den Werknahverkehr mit 4 v. H. von Fracht für die im Verkaufspreis enthaltenen anteiligen Frachtkosten	(unbekannt)
7. Beförderung durch den Werkfernverkehr mit 0,05 DM je t/km (Ausnahme Lebensmittel usw.) *) . . .	118,0
	411,5

Das ergibt unter Berücksichtigung der Netto-t/km-Leistung folgende Belastung pro Netto-t/km:

	Deutsche Bundesbahn	Gewerblicher Güterfernverkehr	Gewerblicher Güternahverkehr	Werknahverkehr	Werkfernverkehr
Geleistete Netto-t/km in Millionen	56 635	14 937	—	—	3 298
	in DM je Netto-t/km				
Steuerbelastung	0,0033	0,0072	—	—	0,0358

3. Die niedrigere tonnenkilometrische Belastung der DB geht auf den hohen Anteil der beförderungsteuerfreien Kohlenfrachten zurück. Die Belastung des Werkfernverkehrs mit Beförderungsteuer kann

*) bis 1. April 1958 0,04 DM je t/km. Dieser Satz gilt weiter für Fahrzeuge mit einer Nutzlast bis zu 4 t.

zu einer Mehrbelastung des Frachtaufwands bis zu 35 v. H. führen. Trotzdem hat sich die Beförderungsteuer auf den Werkfernverkehr nur in beschränktem Umfang prohibitiv ausgewirkt und, soweit der Werkfernverkehr zurückgegangen ist, ist das Frachtgut nicht zur DB, sondern zum gewerblichen Güterfernverkehr abgewandert.

Die Beförderungsteuer im Omnibusverkehr beträgt 12 v. H.; im Orts- und Nachbarortsverkehr wird keine Steuer erhoben. Die Beförderungsteuer im Schienenverkehr der DB beträgt in der I. Klasse 14 v. H. und in der II. Klasse 11 v. H.; auf Entfernungen bis 15 km wird neuerdings keine Beförderungsteuer erhoben.

Die Beförderungsteuer im Güterverkehr der DB beträgt 7 v. H. (Kohle ist beförderungsteuerfrei), für Transporte bis 49 km 4 v. H. Im gewerblichen Güternahverkehr im Radius von 50 km (praktische Entfernung 100 bis 120 km) wird keine Beförderungsteuer, sondern nur 4 v. H. Umsatzsteuer erhoben. Der gewerbliche Güterfernverkehr zahlt wie die DB 7 v. H. Beförderungsteuer auf die Nettofracht von durchschnittlich 12,5 Pf je t/km (Steuer 0,8 Pf je t/km).

Im Werkfernverkehr — der Werknahverkehr ist steuerfrei — wird bei Beförderung in Lkw von weniger als 4 t zulässiger Nutzlast 4 Pf je t/km, im übrigen 5 Pf je t/km Beförderungsteuer erhoben. Diese richtet sich nach der Höhe der Nettolast und beträgt im Einzelfall 1 bis 5 Pf je t/km. Da für einzelne Güterarten, Fahrzeuge und bestimmte Gebiete Ermäßigungen gewährt werden, beträgt der Durchschnittssatz 3 Pf je t/km. Das bedeutet, daß bei einer Verkehrsleistung von 3,2 Mrd. t/km das Steuermehraufkommen auf Grund des Verkehrsfinanzgesetzes 1955 im Jahr 1958 118 Millionen DM betrug. Die prozentual höhere Beförderungsteuer des Werkfernverkehrs wird damit begründet, daß er die frachtgünstigsten Transporte übernommen hat. Die hohe Besteuerung des Werkfernverkehrs dient dem Schutze des öffentlichen Güterverkehrs, für den angemessene und die Wirtschaftlichkeit sicherstellende Tarife nur geschaffen werden können, wenn es der Wirtschaft erschwert wird, in den Werkverkehr mit solchen Transporten auszuweichen, die für sie mit eigenen Fahrzeugen rentabler sind. Sie hat die Möglichkeit, rentable Transporte selbst durchzuführen, andere dagegen dem öffentlichen Verkehr anzudienen, und zwar vor allem der DB, die auf Grund der Beförderungspflicht zur Durchführung dieser Transporte verpflichtet ist. Auch bei Nebel oder Glatteis sowie bei Überlastung der eigenen Transportmittel kann die Wirtschaft auf den Transportraum der DB und des gewerblichen Kraftverkehrs zurückgreifen. Die Beförderungsteuer im Werkfernverkehr ist daher eine Ausgleichsabgabe, jedoch kein Wegekostenbeitrag.

Die Aufrechterhaltung einer besonderen Beförderungsteuer ist nur dann gerechtfertigt, wenn man glaubt, in ihr ein Instrument für verkehrspolitische Maßnahmen zu besitzen, oder hofft, einmal Gelegenheit zu haben, auch die ausländische Binnenschiffahrt der Beförderungsteuer unterwerfen zu können. Teilt man beide Gesichtspunkte nicht, dann erscheint eine Ablösung der Beförderungsteuer durch die allgemeine Umsatzsteuer richtiger. Das würde aber für den Bund bei einem Gesamtumsatz der DB von 6831,3 Millionen DM im Jahre 1958 ein Umsatzsteueraufkommen von 273,3 Millionen DM und somit einen Steuerausfall von 93,2 Millionen DM bedeuten.

4. Die DB bezahlt *Mineralölzoll* und *Umsatzausgleichsteuer auf Importöl* wie die übrigen Verkehrsträger mit Ausnahme der Binnenschiffahrt. Es handelt sich dabei um eine Fiskalabgabe, die nicht unter die Wegekosten gerechnet wird. Die Eisenbahnen erhalten auf die Mineralölsteuer von 18,05 DM je 100 kg eine Betriebsbeihilfe von 11,75 DM (Differenz zwischen dem alten Mineralölsteuersatz von 6,30 DM und dem neuen Steuersatz). Da es sich bei der Mineralölsteuer — verkehrspolitisch betrachtet — um eine Abgeltung von Straßenkosten handelt, ist die DB grundsätzlich von der ganzen Mineralölsteuer zu entlasten, soweit diese nicht die bundesbahneigenen Kraftfahrzeuge betrifft. Das bedeutet eine zusätzliche jährliche Betriebshilfe von 6,4 Millionen DM.

5. Weiterhin ist die DB nach § 2 Ziff. 2 des *Kraftfahrzeugsteuergesetzes* für die Kraftfahrzeuge der Bahnpolizei befreit. Im Hinblick auf die Geringfügigkeit dieses Betrags wurde auf seine Ermittlung verzichtet. Auch ist die DB nach § 20 der Reichsschuldenordnung von der *Wechselsteuer* (0,15 DM je 100,00 DM) befreit. Dies betrifft auch die Ausgabe von Schatzanweisungen. Die Höhe der steuerlichen Entlastung wird jeweils vom Umfang der Wechselausstellungen abhängen; am 31. Dezember 1957 beliefen sich diese auf rd. 95,8 Millionen DM. Die Steuerbefreiung betrug danach rd. 0,144 Millionen DM. Der Betrag der ausgegebenen Schatzanweisungen wurde in diese Rechnung nicht mit einbezogen, da sie mehr den Charakter von Kassenobligationen als von Wechseln haben.

V. Belastungsvergleich

Auf Grund vorstehender Darlegungen erheben sich folgende Steuerbelastungsunterschiede:

	Binnenschiffahrt	DB	Kraftverkehr
	Millionen DM		
Beförderungsteuer	+ 26,6	—	—
Mineralölzoll	+ 31,2	—	—
Mineralölsteuer	—	./. 6,4	—
Kraftfahrzeugsteuer	—	—	—
Wechselsteuer	—	+ 0,1	—
Grundsteuer	—	+ 3,7	—
Vermögensteuer	—	+ 11,4	—
Gewerbekapitalsteuer	—	+ 23,6	—
Steuerbegünstigung insgesamt	+ 57,8	+ 38,8 ./. 6,4	—

Die *Kommission* ist davon unterrichtet, daß das Bundesverkehrsministerium im Benehmen mit dem Bundesfinanzministerium dem Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung in Essen einen Auftrag zur Erstattung eines Gutachtens erteilt hat mit dem Thema:

„Welche Auswirkungen ergeben sich aus der unterschiedlichen Belastung mit Steuern und entsprechenden öffentlichen Abgaben auf die Wettbewerbslage der inländischen Verkehrsträger?"

Die *Kommission* will dem Ergebnis dieses Gutachtens nicht vorgreifen. Sie betrachtet ihre vorstehenden Darlegungen als einen Beitrag zur weiteren Klärung der Probleme.

E. Wegekosten

I. Allgemeine Vorbemerkung

1. Im Rahmen ihrer Überlegungen hat die *Kommission* in Durchführung ihres Auftrages es für notwendig gehalten, sich eingehend mit der Frage der unterschiedlichen Belastung der einzelnen Verkehrszweige durch die Wegekosten zu befassen. Amtliche Unterlagen dazu werden zwar schon seit längerer Zeit vorbereitet; die Untersuchungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Die *Kommission* mußte sich daher weitgehend auf vorläufige Ermittlungen, zum Teil auch auf Schätzungen stützen. Die nachfolgenden Darlegungen und Schlußfolgerungen können daher nur mit den Vorbehalten wiedergegeben werden, die sich aus der Unvollständigkeit des Materials ergeben.

Die *Kommission* ist der *Auffassung*, daß die zur Zeit laufenden statistischen und sonstigen *Ermittlungen mit Nachdruck weiter verfolgt werden sollten*, um in möglichst naher Zukunft die hier verwendeten Ergebnisse zu überprüfen und gegebenenfalls richtigzustellen.

Der *Kommission* kam es trotz dieser Schwierigkeit darauf an, *ungefähre Vorstellungen von der Größenordnung der in Frage stehenden Sachverhalte* zu gewinnen und damit einen Beitrag für die laufenden Diskussionen über eine gleichmäßige Belastung der einzelnen Verkehrsträger zu liefern. Soweit sie Schlußfolgerungen aus diesen überschläglichen Berechnungen gezogen hat, sind sie unter Beachtung der oben erwähnten Vorbehalte erfolgt und werden von ihr im ganzen als realistisch beurteilt.

2. Die öffentliche Hand hat in der Vergangenheit alle Sparten des innerdeutschen Güterverkehrs, wenn auch in unterschiedlicher Höhe, subventioniert.

Bei der DB geschah dies im Wege des Verzichtes auf eine angemessene Verzinsung des Kapitals und der Verlustübernahme. Von der deutschen *Binnenschiffahrt* war bekannt, daß ihre Gebühren die Unterhaltung und Verzinsung der deutschen Binnenwasserstraßen nicht decken. Verschiedene Untersuchungen der *Straßenkosten* brachten den Nachweis, daß der Lkw und insbesondere die Schwerlastkraftwagen und -züge die auf sie entfallenden anteiligen Straßenkosten über die Kraftfahrzeugsteuer und die Mineralölsteuer nur zu einem Teil bestreiten.

3. Die gemeinsame Bezugsgröße für diese Subventionen ist die Netto-t/km-Leistung jedes einzelnen Verkehrsträgers, das heißt seine Frachtleistungen im Güterverkehr und die Personen-km-Leistung im Personenverkehr.

Wenn auch, wie in den Schlußfolgerungen (II. Teil Abschnitt F) ausgeführt wird, die *den Überlegungen zugrunde gelegten Zahlen* in ihrer absoluten Höhe aus verschiedenen Gründen zum Teil umstritten bleiben müssen, solange sie nicht durch zuverlässigere Unterlagen ersetzt werden können, so sind sie doch *in der Tendenz zutreffend* und können für die Schlußfolgerungen der *Kommission* im Rahmen ihres Auftrags als hinreichend gesichert gelten.

Die *Kommission* vertritt jedoch die Auffassung, daß weiterreichende verkehrspolitische Folgerungen ohne eine nochmalige eingehende Überprüfung des gesamten Sachverhalts aus dem von ihr verwendeten Zahlenmaterial nicht gezogen werden dürfen.

II. Durchführung der Vergleichsrechnung

1. Da es darauf ankam, die Situation der DB im Vergleich mit den anderen Verkehrsträgern richtig darzustellen, mußte das Zahlenmaterial für den Wegekostenvergleich für alle drei Verkehrsträger einander entsprechend abgegrenzt werden.

Einerseits konkurrieren mit der DB die Binnenschiffahrt mit allen ihren Transporten, der Kraftwagen aber nur insoweit, als überörtliche Transporte durchgeführt werden. Es wurden daher in den Wegekostenvergleich alle Wegeeinrichtungen der DB und der Binnenschiffahrt einbezogen. Bei der Straße wurden jedoch die Innerortsstraßen mit Ausnahme der klassifizierten Ortsdurchfahrten aus der Berechnung ausgeschaltet. Hierbei mußten wegen der begrenzten Möglichkeiten, das vorhandene Zahlenmaterial den Bedürfnissen des Vergleichs exakt anzupassen, Ungenauigkeiten in Kauf genommen werden, die aber vertretbar erschienen.

Andererseits sind in dem hier durchgeführten Wegekostenvergleich Kosten, die außerhalb der öffentlichen Verkehrsnetze entstehen, wie z. B. bei den Anschlußgleisen der DB, bei den umfangreichen Ladehöfen von Industrie und Handel und vor allem bei den Binnenhäfen, nicht einbezogen worden. Diese Abgrenzung ist nicht unangefochten; es kann

insbesondere geltend gemacht werden, daß zumindest ein Teil der Güterbahnhöfe ebenfalls aus dem Wegekostenvergleich herauszunehmen gewesen wäre.

Schließlich machen es die zu erwartenden unterschiedlichen Entwicklungen des Ausbaus der Wege und des von ihnen zu bewältigenden Verkehrsvolumens notwendig, bei der Ermittlung der Wegekosten längere Zeiträume zu berücksichtigen. Hierbei wurden — wegen des noch notwendigen Ausbaus des Straßennetzes — die Jahre von der Gegenwart bis 1976 in die Straßenrechnung einbezogen. Bei den Binnenwasserstraßen wurden die Erfahrungsdaten des vergangenen Jahrzehnts und Vorausberechnungen bis zum Jahre 1962 berücksichtigt. Nur bei der DB, die hinsichtlich ihres Wegenetzes bereits ein sehr hoch entwickeltes Ausbaustadium erreicht hat, hat die *Kommission* unterstellen können, daß sich die Wegekosten bereits in der Gegenwart — von Änderungen des Preisniveaus abgesehen — auf einen festen Stand eingespielt haben.

2. Die am meisten ins Gewicht fallende Schwierigkeit, die von der *Kommission* zu überwinden war, bestand darin, daß die vorhandenen Aufschreibungen über Höhe der Aufwendungen für Bau und Unterhaltung der Wege zum Teil nicht den Anforderungen entsprachen, die ein methodisch einwandfreier Kostenvergleich voraussetzt. Deshalb mußten Rechnungen durchgeführt werden, in denen eine Verteilung der Ausgaben auf die Jahre der Nutzung vorgenommen wurde. Ferner war es notwendig, die Kapitalverzinsung zu berechnen, um den unterschiedlichen Grad der Kapitalintensität der verschiedenen Verkehrswege richtig in den Vergleich einzubeziehen. Eine solche betriebswirtschaftliche Kostenrechnungsmethode ist eine unentbehrliche Voraussetzung für einen gerechten Kostenvergleich.

Den Grundsätzen dieser Methode wurde entsprochen, indem bei allen drei Verkehrsträgern in die Kostenrechnung gleichartig einbezogen wurden:

die laufenden Ausgaben für die Unterhaltung und Sicherheit der Verkehrswege;

die Abschreibungen vom Wiederbeschaffungswert der Anlagen unter Berücksichtigung ihrer Lebensdauer und eine Verzinsung des Anlagekapitals, wobei der Wiederbeschaffungswert, vermindert um die Abschreibungsbeträge für die bereits abgelaufene Lebensdauer, der Berechnung zugrunde gelegt und die sich daraus ergebende Zinslast über die gesamte Nutzungsdauer gleichmäßig verteilt wurde.

Für die Binnenwasserstraßen wurde gesondert festgestellt, welche Kosten anteilig der Binnenschiffahrt zuzurechnen sind. Wesentliche Teile der Kosten der Binnenwasserstraßen werden bekanntlich nicht durch die Binnenschiffahrt, sondern durch Wasserwirtschaft, Energiewirtschaft und Landwirtschaft verursacht. Bei der Berechnung der Wegekosten der überörtlichen Straßen hat die *Kommission* die Kosten der Ortsdurchfahrten der klassifizierten Straßen, die besonders hohe Wegekosten verursachen und die auch vom innergemeindlichen Verkehr in hohem Grade mitbenutzt werden, voll dem überörtlichen Verkehr zugerechnet und dagegen die Kosten der übrigen Gemeindestraßen nicht in die Vergleichsrechnung mit einbezogen. Anteilige Wegekosten für die Mitbenutzung der klassifizierten Straßen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und Behördenfahrzeuge wurden nicht abgesetzt, sondern es wurde unterstellt, daß die Wegekosten der klassifizierten Straßen ausschließlich durch die privaten Kraftfahrzeuge verursacht worden sind und daher von ihnen auch vertreten werden müssen. *Bei allen drei Verkehrsträgern ergab sich eine Unterdeckung der Wegekosten als Differenz zwischen den ermittelten Wegekosten und dem dagegenstehenden Aufkommen an Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer bzw. Schiffahrtabgaben bzw. anteilig zuzurechnenden Einnahmen des Eisenbahnverkehrs.*

3. Einzelheiten der Wegekostenrechnung für Straße, Binnenschiffahrt und DB sind aus dem Anhang zum Bericht, der von einem Mitglied der Kommission aufgestellt worden ist, zu entnehmen. Die *Schlußfolgerungen* aus dieser Betrachtung sind mit den Ergebnissen der Untersuchung über die betriebsfremden (politischen) Sonderlasten und die Steuern in dem nachfolgenden Abschnitt F dieses Berichtsteils zusammengefaßt.

F. Schlußfolgerungen zu Abschnitt B bis E

1. Die Unterschiede der Startbedingungen der einzelnen Verkehrsträger im Wettbewerb bestehen teils in dem unterschiedlichen Ausmaß der staatlichen Subventionen ihrer Wegekosten, teils in der Höhe ihrer steuerlichen Belastung. Insoweit sind die Belastungen und Begünstigungen gegeneinander aufrechenbar und die sich dabei ergebenden Salden untereinander vergleichbar.

2. Dagegen kann diese Methode nicht auch auf die Belastung der DB mit *Versorgungslasten* angewandt werden. Ihre überhöhte Belastung mit Versorgungsaufwendungen beruht nicht auf einer unterschiedlichen verkehrspolitischen Behandlung der DB, sondern ist ein bilanzpolitisches Problem. Hätte der Bund die DB bei ihrer Errichtung mit einer ausreichenden Pensionsrückstellung ausgerüstet, dann gäbe es für sie kein Problem der Versorgungslasten. Auch die Probleme der Doppelversorgung und des Bundeszuschusses zu ihren Renten, die nicht der Alterssicherung dienen, sind eine Frage der rechtlichen Regelung des Status ihrer Beamten und ihrer finanziellen Beziehungen zum Bund und berühren nicht unmittelbar die Wettbewerbsverhältnisse zu den anderen Verkehrsträgern. Die *Kommission* ist

daher der Meinung, daß die Versorgungslasten der DB gesondert in einer Weise geregelt werden müssen, die der DB ausreichende Mittel für ihre Modernisierung beläßt. In ihrer Betriebsrechnung, ihrer Kalkulation und ihrer Preisstellung am Verkehrsmarkt kann sie in jedem Falle nur diejenige Pensionsbelastung berücksichtigen, die der Dotierung einer Pensionsrückstellung für die bestehenden Anwartschaften entspricht. Wenn sie für Versorgungsbezüge mehr aufwenden muß, stellt diese Belastung eine aus dem Gewinn zu deckende Ausgabe dar.

3. Bei den sogenannten betriebsfremden (*politischen*) *Sonderlasten* der DB ist die *Kommission* der Auffassung, daß nachstehende Belastungen aufgehoben werden müssen:

	Zu Lasten der Verkehrsnutzer	Zu Lasten des Bundes
	in Millionen DM	
Subventionstarife im Güterverkehr	22,0 (Mindestbetrag)	—
Gewisse Sozialtarife im Personenverkehr	79,0	—
Mineralölabgabe des Schienenverkehrs	—	5,3
	101,0	5,3 (bzw. 1958 6,4)

Sofern die entsprechenden Tarifänderungen nicht durchgeführt werden dürfen, muß der Ausfall der DB durch die öffentliche Hand erstattet werden. Die zweifellos vorhandene Sonderbelastung aus den Sozialversicherungsbeiträgen der später ins Beamtenverhältnis übernommenen Bundesbahnarbeiter ist nur ein Teilproblem der Doppelversorgung dieser Beamten. Es muß im Rahmen der Neuordnung der Pensionsbelastung geregelt werden und daher hier außer Betracht bleiben.

Von den ganzen politischen Sonderlasten, die in der öffentlichen Diskussion eine so große Rolle gespielt haben, bleiben danach nur noch die Einnahmeausfälle im Personenverkehr mit der Sowjetzone übrig. Dabei handelt es sich um eine frühere Belastung von 27 Millionen DM, die infolge der Drosselung des Reiseverkehrs durch die sowjetzonalen Behörden zur Zeit eine fallende Tendenz aufweist.

Ferner wird unterstellt, daß im Zuge der Neuregelung des Kreuzungsrechts 50 v. H. der Kosten der Vorhaltung und Bewachung schienengleicher Wegübergänge durch die Straßenbaulastträger zu übernehmen sind. Dies wären zur Zeit 170 Millionen DM : 2 = *85 Millionen DM*. Dieser Betrag ist beim Wegekostenvergleich außer Betracht geblieben.

4. Bei der steuerlichen Bevorzugung der DB wird man von einer Aufteilung nach Güterverkehr und Reiseverkehr ausgehen müssen, da die DB mit zwei verschiedenen Verkehrszweigen in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern steht. Dabei ist das Verhältnis 60 v. H : 40 v. H. gewählt worden, was auch etwa der Aufteilung der Vermögenswerte auf diese beiden Verkehrszweige entspricht, die in Anbetracht der Vermögensteuerbefreiung von besonderer Bedeutung ist.

Danach ergibt sich folgender Belastungsvergleich:

	Güterverkehr						Personenverkehr		
	Straßengüterverkehr (1956) *)								
	Gewerblicher Güterfernverkehr	Werkfernverkehr	Güternahverkehr	Straßengüterverkehr zusammen	Binnenschiffahrt (1957)	DB (1957)	Omnibusverkehr (1956) *)	DB (1957)	Lufthansa (1957)
Ungedeckte Wegekosten Millionen DM .				543 **)	133,6	66,8	65 **)	356,0	**24,5 ***)** (Gesamtverkehr)
Steuerbegünstigungen oder -belastungen Millionen DM . . .				—	57,8	23,3 ***)	—	1,5 °)	—
Politische Sonderlasten Millionen DM				—	—	—	—	−27,0	—
Insgesamt Millionen DM				543 **)	191,4	90,1	65 **)	330,5	—
Netto-t/km bzw. Personen-km in Mrd. . .		rd. 18	rd. 10	rd. 28	rd. 34	57 9 °°)	14,5	40,5	—
Subventionen je Netto-t/km bzw. Personen-km in Pf . .				1,9 **)	0,563	0,156	0,448 **)	0,816	—
Entwicklungstendenz der staatlichen Subventionen				Tendenz leicht steigend infolge schwächerer Zunahme des Verkehrs als der Straßenkosten 1956/1965	Tendenz steigend, da Wegekosten knapp gerechnet, deren absolute Höhe durch Ausbau kanalisierter Flüsse und Kanäle steigt und steuerliche Begünstigung mit wachsendem Verkehr mehr ins Gewicht fällt	Tendenz leicht fallend infolge von Rationalisierungen	Tendenz schwach steigend infolge schwächerer Zunahme des Verkehrs als der Straßenkosten 1956/1965	Tendenz fallend infolge Rationalisierung der DB	

*) nur Verkehr auf klassifizierten Straßen
**) Berechnung unter Anlegung der Steuersätze des Entwurfs eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes
***) unter der Voraussetzung voller Befreiung von der Mineralölsteuer (6,4 Millionen DM)
°) ohne Begünstigung bei Vermögens- und Gewerbesteuer, da diese auch den Omnibuslinien, deren Anteile sich im Besitz von Gebietskörperschaften befinden, zustehen
°°) ohne Dienstgut

Nicht berücksichtigt wurden in diesem Zusammenhang 145 Millionen DM, welche die DB jährlich aus Mitteln des Verkehrsfinanzgesetzes für eine Reihe von Jahren als Bundesdarlehen erhielt bzw. noch erhält.

Zu vorstehenden Zahlen ist zu bemerken, daß nur die steuerlichen Belastungsunterschiede und die eingangs erwähnten betriebsfremden (politischen) Sonderlasten auf einer genauen Berechnung beruhen. Die ungedeckten Wegekosten der DB konnten einigermaßen zuverlässig ermittelt werden, wenn auch ihre Abgrenzung nicht ganz unbestritten ist. Bei den Wegekosten der Binnenschiffahrt sind die ermittelten Werte, wenn auch methodisch verbesserungsbedürftig, durchweg etwas zu niedrig angesetzt. *Bei den Wegekosten des Güterkraftverkehrs war die Kommission dagegen weitgehend auf Schätzungen angewiesen; infolgedessen* stellen die oben erwähnten Angaben für die Wegekosten *des Güterfernverkehrs keine exakten Größen, sondern nur ungefähre Größenordnungen dar,* die Richtung und Bedeutung der Problemlage angeben sollen und die der dringenden Korrektur auf Grund genauerer statistischer Erhebungen bedürfen.

5. Wenn die Zahlen in ihrer absoluten Höhe daher zum Teil umstritten bleiben müssen, solange sie nicht durch zuverlässigere ersetzt werden können, so sind sie doch in der Tendenz zutreffend. Die nachstehend daraus für die Zwecke der *Kommission* gezogenen Schlußfolgerungen können daher als hinreichend gesichert gelten. *Die Kommission vertritt jedoch die Auffassung, daß weiterreichende verkehrspolitische Folgerungen ohne eine nochmalige eingehende Überprüfung des gesamten Sachverhalts aus dem von ihr verwendeten Zahlenmaterial nicht gezogen werden dürfen.*

So ergibt sich aus der Untersuchung, daß die *ungedeckten Wegekosten des mit der DB konkurrierenden Omnibusverkehrs wesentlich kleiner sind als die ungedeckten Wegekosten des Reisezugverkehrs der DB.* Ob das Verhältnis gerade 0,439 zu 0,516 Pf je Personen-km ist und in Zukunft etwas günstiger für die DB sein wird, muß offenbleiben, solange die Wegekostenermittlung beim Straßenfernverkehr noch mit so viel Schätzungen arbeiten muß, wie dies der Fall ist. Auch kann der Verlust der DB sich in Zukunft durch Verbesserung ihrer Tarife und Einschränkung ihres Verkehrsangebotes noch verringern. Dadurch würden auch die Wegekosten der DB anteilig besser gedeckt. Andererseits ist aber auch bei der Straße damit zu rechnen, daß die Kosten infolge von Erhöhung der Investitionen und evtl. Unterschreitungen der Planansätze etwas weniger steigen. Der Unterschied der ungedeckten Wegekosten beider Verkehrsträger ist zur Zeit jedoch jedenfalls so groß, daß die DB im Reisezugverkehr keine Vergünstigung zum Ausgleich ungleicher Starbedingungen gegenüber dem Omnibusverkehr geltend machen kann. Das festgestellt zu haben, ist jedenfalls als Fortschritt in der Frage der Beurteilung der Personenverkehrstarife anzusehen. Das Verhältnis würde sich jedoch grundlegend ändern, wenn die Wegekosten der DB im Personenverkehr durch eine Verbesserung der Berufs- und Schülerverkehrstarife und durch eine Einschränkung des Angebots im Bezirkspersonenverkehr anteilig besser gedeckt werden würden.

Des weiteren ergibt sich, daß die *ungedeckten Wegekosten und steuerlichen Begünstigungen der Binnenschiffahrt* des hinsichtlich der Frachtleistung größten Konkurrenten der DB von geringerer Bedeutung sind als diejenigen des Güterfernverkehrs auf der Straße. Die ungedeckten Wegekosten der Binnenschiffahrt betragen nämlich 0,563 Pf je Netto-t/km gegenüber denen der DB mit 0,156 Pf je Netto-t/km. Sie sind also je t/km 3,6 mal so groß wie bei der DB. Dabei sind die Verhältnisse ziemlich schlüssig, da in beiden Fällen verhältnismäßig genau gerechnet werden konnte. Bei der Binnenschiffahrt sind die Ansätze der Wegekosten eher zu niedrig, bei der DB eher etwas zu hoch, da die Kosten der örtlichen Anlagen (z. B. Güterbahnhöfe) nicht eliminiert sind. Die ungedeckten Wegekosten der Binnenschiffahrt werden in Zukunft etwas größer werden, wenn man berücksichtigt, daß die Wegekosten der Binnenschiffahrt in den nächsten Jahren infolge des Ausbaues gewisser Binnenwasserstraßen etwas stärker anwachsen werden als die Abgaben der Binnenschiffahrt. Die Unterschiede werden voraussichtlich aber auch dann noch beträchtlich sein. Die Mehrsubvention der Binnenschiffahrt gegenüber der DB beträgt je Netto-t/km 0,407 Pf.

Noch größer ist der Unterschied hinsichtlich der ungedeckten Wegekosten des Straßenverkehrs. Sie betrugen im Jahre 1956 nach den Berechnungen der *Kommission* 1,9 Pf je Netto-t/km. Diese Zahl bedarf in dreifacher Richtung einer Einschränkung. Einmal muß ihre absolute Höhe so lange umstritten bleiben, als die Straßenkostenrechnung, bezogen auf die Transportleistung, noch von so vielen Annahmen und Schätzungen ausgehen muß, wie dies bei vorliegender Berechnung der Fall war. Sodann wird der Subventionsbetrag in den Jahren 1957/64 für den gesamten Straßenverkehr gesehen eine sinkende Tendenz zeigen, weil die Straßenkosten vor allem in den Jahren 1957/62 im Zuge des Ausbaues der Straßen weniger stark wachsen werden als die Deckungsmittel infolge der Zunahme des Verkehrsvolumens. Andererseits spielt im Verhältnis zur DB nicht die durchschnittliche Subvention des Straßenverkehrs auf den Fernverkehrsstraßen eine Rolle, sondern die spezielle Subventionierung der Schwerlastkraftwagen und vor allem der Schwerlastzüge. Geht man von der oben genannten Zahl aus und setzt davon vorsichtshalber 25 v. H. wegen der vorzusehenden Verzögerungen der Neuinvestitionen und unter der Annahme, daß die Planzahlen nicht während der ganzen Zeit erreicht werden können, ab, so bleibt noch immer eine Subvention von 1,4 Pf je Netto-t/km. Demgegenüber weist die DB auf der gleichen Grundlage unterdeckte Güterverkehrskosten von 0,156 Pf auf. Es ergibt sich somit im Straßenverkehr eine zusätzliche Subventionierung von rd. 1,244 Pf je Netto-t/km. Diese Subvention wird nicht durch den Umstand berührt, daß ein Teil der Straßentransporte mit der DB nicht in Konkurrenz steht und auch dann noch durchgeführt wer-

den würde, wenn der Straßenverkehr die vollen Wegekosten zu decken hätte. Ob und inwieweit der Straßenverkehr mit der Binnenschiffahrt in Konkurrenz steht, wurde nicht untersucht; wenn dies überhaupt zutrifft, kann dies nur in geringem Umfange der Fall sein. Infolgedessen hat sich die *Kommission* nur mit der Rückwirkung der Subvention des Straßenverkehrs auf die Verhältnisse der DB befaßt.

6. Eine Mehrsubvention des Güterverkehrs auf der Straße in Höhe von rd. 1,244 Pf je Netto-t/km würde — auf die Verkehrsleistung der DB (ohne interne Transporte — Expreßgut, Gepäck- und Postverkehr) bezogen — einen Betrag von 720,3 Millionen DM ausmachen. Werden der DB auf Grund der vorgesehenen Neuregelung des Kreuzungsrechts die Kosten der Vorhaltung und Bewachung schienengleicher Wegübergänge ersetzt, so würde sich dieser Subventionsausgleich im Güterverkehr um 60 v. H. von 85 Millionen DM = 51 Millionen DM auf 669 Millionen DM ermäßigen.

Man kann die DB jedoch nicht in dieser Höhe von der Verpflichtung zur Verzinsung ihres Kapitals freistellen, weil dadurch ihre Wettbewerbsgrundlagen gegenüber der Binnenschiffahrt zu deren Ungunsten verschoben würden. Geht man davon aus, daß die Mehrsubvention der Binnenschiffahrt gegenüber der DB je Netto-t/km nur 0,407 Pf beträgt oder — auf die tonnenkilometrische Leistung der DB bezogen — 235,6 Millionen DM bzw. unter Berücksichtigung der halben, dem Güterverkehr zurechenbaren Kosten der Bahnübergänge (51 Millionen DM) nur 184,6 Millionen DM ausmacht, so müßte zur Herstellung völlig gleicher Wettbewerbsbedingungen der Schwerlastkraftwagen mit 669,0 Millionen DM abzüglich 184,6 Millionen DM = 484,4 Millionen DM jährlich zusätzlich belastet werden. Der Subventionsausgleich gegenüber der Binnenschiffahrt in Höhe von 184,6 Millionen DM entspräche bei voller Gewerbe- und Körperschaftsteuerpflicht und einer 6prozentigen Kapitalverzinsung einer Freistellung der DB von der Verpflichtung zur Verzinsung ihres Kapitals in Höhe von 2,048 Mrd. DM. Müßte der DB der Subventionsausgleich dagegen für die vollen 669 Millionen DM gegenüber dem Schwerlastverkehr unter den gleichen Bedingungen gewährt werden, so entspräche das einer Freistellung von der Verzinsungspflicht eines Kapitals in Höhe von 7,427 Mrd. DM bei einem Nominalkapital der DB (ohne Bildung stiller Reserven) von zur Zeit 10,3 Mrd. DM. In der gewerblichen Wirtschaft wird der Staat am Einnahmeausfall und an Verlusten durch den damit verbundenen Steuerausfall mitbeteiligt. Die Subvention des Straßenverkehrs bedeutet somit, daß ein erheblicher Teil des Kapitals der DB unverzinst bleiben muß, solange der Straßenverkehr je Netto-t/km in höherem Maße ungedeckte Wegekosten aufzuweisen hat als die DB. Die *Kommission* ist daher der Meinung, daß zum mindesten die Mehrsubvention des Straßenverkehrs, die noch weit über die Mehrsubvention der Binnenschiffahrt gegenüber der DB hinausgeht, raschestens durch eine entsprechende Steueranhebung ausgeglichen werden sollte.

7. *Die Möglichkeiten einer Angleichung der Wegekostenbelastung* der verschiedenen Verkehrsträger sind rein fiskalischer Natur. Sie sind bei der *Binnenschiffahrt* dadurch beschränkt, daß durch die augenblickliche Auslegung der Mannheimer Akte eine Belastung ausländischer Schiffe mit Mineralölzoll, Mineralölsteuer, Beförderungsteuer und Schiffahrtsabgaben zur Zeit nicht vorgenommen wird. Nach den der *Kommission* zuteil gewordenen Informationen prüft die Bundesregierung die Möglichkeiten, ob der Fall vor das Haager Schiedsgericht oder eine Schiedsinstanz der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) gebracht werden kann. Aber, unabhängig von der Rechtsfrage, ist die steuerliche Belastung ausländischer Verkehrsteilnehmer an der deutschen Binnenschiffahrt auch eine Frage der Verkehrspolitik in der EWG. Dabei ist darauf aufmerksam zu machen, daß bei der besonderen Wirtschaftsstruktur des Binnenschiffsverkehrs auf dem Rhein eine gleichartige Behandlung der Binnenschiffahrtsabgaben innerhalb der EWG materiell keine Gleichheit der Belastungen (die Niederlande sind abgabefrei) und auch keine reziproke Behandlung der verschiedenen nationalen Verkehrsteilnehmer bedeuten würde; denn den Rhein benutzen alle EWG-Mitgliedstaaten, vor allem im Durchgangsverkehr, während das belgisch-französische Kanalnetz infolge der Enge seiner Kanäle nur von 9 v. H. der deutschen Gesamttonnage befahren werden könnte.

Was die sehr viel stärker ins Gewicht fallenden *ungedeckten Wegekosten des Güterfernverkehrs auf der Straße* anlangt, so ist hier die ausländische Konkurrenz der belgischen, dänischen, französischen, italienischen, niederländischen und schweizerischen Lastkraftwagen ebenfalls von erheblicher, aber nicht so großer Bedeutung wie bei der Binnenschiffahrt. Im Inland selbst besteht die Möglichkeit, durch Anhebung der Mineralölsteuer, insbesondere beim Dieselkraftstoff, und einer anderen Staffelung der Kraftfahrzeugsteuer die Subventionierung des Straßenverkehrs zum mindesten einzuschränken, wenn nicht gar die Mehrsubvention gegenüber der DB voll auszugleichen. Dabei muß aber der Gesichtspunkt berücksichtigt werden, daß eine Verteuerung der Wegekosten auch einen Punkt erreichen kann, bei dem die Transportleistung auf der Straße rückläufig wird, so daß die verbleibenden Transportleistungen entsprechend höher belastet werden müßten. Ob eine Erhöhung der Belastung um 1,244 Pf je Netto-t-/km eine solche Wirkung auslösen wird, bleibt dahingestellt. Sie würde bei einem Lastzug von 20 t Nutzlast, 65prozentiger Kapazitätsausnutzung und einer jährlichen Fahrleistung von 70 000 km eine jährliche Mehrbelastung von 11 320 DM ergeben. Die Mehrbelastung ließe sich möglicherweise dadurch verwirklichen, daß der Dieselkraftstoff nach Gewicht in der gleichen Weise besteuert wird wie der Vergaserkraftstoff und die Kraftfahrzeugsteuer für die Schwerlastkraftwagen stärker angehoben werden würde.

8. Grundsätzlich ist sowohl in Europa wie auch in den USA das Prinzip anerkannt, daß jeder Verkehrs-

träger die ihm zurechenbaren Wegekosten voll zu tragen hat. Dies kommt vor allem in verschiedenen Verlautbarungen europäischer Institutionen und auch nationaler Stellen klar zum Ausdruck:

a) Der Ministerrat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) hat es in seiner Resolution über die Finanzlage der Eisenbahnen vom 16. Mai 1957 als notwendig bezeichnet, daß alle konkurrierenden Verkehrsträger hinsichtlich der Wegekosten gleichgestellt werden.

b) Der sogenannte Kapteyn-Bericht vom November 1957 spricht sich dafür aus, daß alle Kostenarten, die bisher noch nicht einheitlich von allen Verkehrszweigen in ihren Kostenermittlungen berücksichtigt wurden, die aber durch den Betrieb verursacht werden, in die Kostenrechnung aufgenommen werden. Hierzu gehören gegebenenfalls noch nicht vollständig angelastete Wegekosten. Diese sollten für jeden Verkehrsträger nach einheitlichen Grundsätzen festgestellt werden.

c) Der Gutachterausschuß des Sozialökonomischen Rats der Niederlande hält in seinem Gutachten vom Oktober 1958 eine möglichst genaue Selbstkostenrechunng der Verkehrsdienste für unbedingt notwendig, um eine rationelle Preisbildungspolitik führen zu können. Zu den Bestandteilen der Selbstkosten gehören grundsätzlich auch die Kosten der Infrastruktur. Nach näher festzulegenden Schlüsseln werden die Kosten auf die einzelnen Verkehrsnutzer umgelegt werden müssen.

d) Ferner ist auch im Verkehrspolitischen Programm der Bundesregierung der Grundsatz anerkannt, daß nicht nur die Eisenbahn, sondern auch die Binnenschiffahrt und der Straßenverkehr die ihnen zuzurechnenden Kosten für ihre Wege und für die Verkehrssicherheit selbst tragen müssen.

Die *Kommission* tritt dieser Auffassung bei — mit Ausnahme eines Mitglieds, das seine abweichende theoretische Meinung vertritt.

III. TEIL

Die Verlustquellen der DB und Vorschläge für ihre Beseitigung

A. Allgemeine Bemerkungen

Die Deutsche Eisenbahnverwaltung ist seit jeher als eine Behörde, die einen Monopolbetrieb zu verwalten hatte, aufgebaut gewesen. Sie betrachtete sich als einen wesentlichen Teil der Staatsverwaltung. Diese Einstellung wurde noch durch die militärisch-strategische Bedeutung der Eisenbahnen und die Wichtigkeit ihres Besitzes in politisch unruhigen Zeiten bestärkt. Man konnte sich mit Fug und Recht als das Rückgrat von Staat und Wirtschaft ansehen. Daraus leitete sich eine Ideologie her, die geeignet ist, den Blick auf die inzwischen eingetretenen Änderungen zu verschleiern.

Die DB ist zwar formell auch heute noch eine Behörde; der Substanz nach ist sie jedoch ein wirtschaftlicher Konkurrenzbetrieb. Das Monopol ist gefallen. Die DB ist heute nur noch mit etwa der Hälfte an der deutschen Transportleistung im Güterverkehr beteiligt; drei Zehntel des Güterverkehrs entfallen auf die Binnenschiffahrt und zwei Zehntel auf den gewerblichen Straßengüterfernverkehr. Im Personenverkehr wird knapp die Hälfte der Verkehrsleistung von kommunalen Verkehrsbetrieben und privaten Omnibus-Unternehmen erbracht. Der Verkehrszuwachs der DB ist im letzten Jahrzehnt im Verhältnis zu dem anderer Verkehrsträger ständig zurückgegangen. Dieses Schicksal teilt die DB mit fast allen anderen Eisenbahnen der Welt.

Die Umstellung des leitenden Personals der DB auf den eingetretenen Strukturwandel ist erst teilweise vollzogen. Soweit es den hergebrachten Vorstellungen verhaftet bleibt, ist es geneigt, die Ursachen der finanziellen Schwierigkeiten nicht bei der DB, sondern in äußeren Umständen, insbesondere in einer mangelnden Fürsorge des Bundes für das ihm gehörige Unternehmen, zu suchen. Eine Besserung wird vielfach noch von einer dirigistischen Aufteilung des Verkehrsvolumens auf die verschiedenen Verkehrsträger erwartet, anstatt die Auslastung der einzelnen Verkehrsträger der Entscheidung des Marktes zu überlassen, wie es neuerdings auch vom Vorstand der DB als zweckmäßig anerkannt wird. Man beruft sich dabei auf die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben und Lasten der DB, die in Wirklichkeit nur noch in geringfügigem Ausmaß bestehen; denn die Tarife der DB sind mit Ausnahme weniger Subventions- und einiger Sozialtarife heute reine Konkurrenztarife geworden. Lediglich im Berufsverkehr und im Stückgutverkehr wird in größerem Ausmaß Geld zu Lasten des deutschen Steuerzahlers verschenkt. Die aus verkehrspolitischen Auflagen herrührenden Belastungen fallen betragsmäßig weit weniger ins Gewicht und werden außerdem zu einem großenTeil durch steuerliche Vorteile ausgeglichen.

Da man vielfach geneigt ist, vor den Tatsachen die Augen zu schließen, herrscht in traditionsgebundenen Kreisen der DB angesichts der dauernden Verluste ein beklagenswerter Pessimismus, der immer wieder Zuflucht bei der Hilfe des Bundes sucht. Jüngere Kräfte, die erkannt haben, daß sich die DB aus eigener Kraft im wirtschaftlichen Konkurrenzkampf bewähren muß, fühlen sich — besonders im Tarif- und Werbedienst — durch die Schwerfälligkeit des Apparats und der Tariffesseln gehemmt, sich gegen eine freizügige Konkurrenz durchzusetzen und verlieren damit das Selbstvertrauen.

Es fehlt überhaupt noch an einer einheitlichen Konzeption des Unternehmens, der sich sämtliche Beamte, Angestellte und Arbeiter verpflichtet fühlen würden. Der Abbau der hergebrachten Vorstellungen setzt voraus, daß es der Führung gelingt, das Unternehmen mit einem neuen Leitbild zu erfüllen, weil sonst die schleichende Demoralisierung weiter um sich greifen muß. Die DB steht heute in dieser Hinsicht in einer ähnlichen psychologischen Lage wie im Jahre 1923 die ehemalige Deutsche Reichsbank am Ende der Ära Havenstein. Bei der Reichsbank ist es seinerzeit gelungen, das — allerdings personell weitaus kleinere — Institut binnen weniger Jahre mit neuem Selbstbewußtsein und Selbstvertrauen zu erfüllen.

Das neue Leitbild kann jedoch nur sein: Selbstverantwortliche Unternehmensführung auf der einen

Seite und Verpflichtung zur Erwirtschaftung des Unternehmensaufwands aus eigener Kraft auf der anderen Seite. Voraussetzung für ein gemeinsames Bemühen des gesamten Betriebs, den Existenzkampf zu bestehen, ist zunächst, daß die Leitung den Bediensteten die wirkliche Lage der DB, ihre finanzielle Leistungsfähigkeit sowie die Möglichkeiten und Wege zur Gesundung wahrheitsgemäß und ungeschminkt klarlegt. Es hat keinen Sinn, von Eigenverantwortung des Betriebs und Gerechtigkeit für den Eisenbahner zu sprechen, wenn man nicht auf allen Seiten die vollen Konsequenzen aus diesen Forderungen zu ziehen bereit ist. Es hat keinen Sinn, der Belegschaft zu verschweigen, daß der — von der DB als grundsätzlich unentbehrlich bezeichnete — Beamtenstatus Versorgungslasten nach sich gezogen hat, deren Höhe — nach kaufmännischen Grundsätzen errechnet — das Eigenkapital der DB erheblich übersteigt und daß der heutige Aufwand des Unternehmens ohne drastische Einschränkungen nicht aus den Erträgen erwirtschaftet werden kann, geschweige denn Lohnerhöhungen und Arbeitszeitverkürzungen ohne entsprechende Personaleinschränkungen verkraftet werden können. Es ist offensichtlich den Bediensteten der DB noch nicht ausreichend zum Bewußtsein gekommen, daß sich ihre Forderungen letzten Endes nur in einem „etatisierten" Regiebetrieb verwirklichen lassen. Dies aber würde den Verzicht auf Eigenwirtschaftlichkeit der DB bedeuten und sie mit Sicherheit zum Speicherplatz der schlechten Verkehre machen. Die daraus zu erwartende Depression und Resignation wird bestimmt nicht genügend bedacht. Es gilt also, entschlossen das Steuer — mit Hilfe entsprechender gesetzgeberischer Maßnahmen — herumzuwerfen, sich auf seine eigene Kraft zu besinnen und alle Möglichkeiten auszuschöpfen, durch eigene Anstrengung den Aufwand des Unternehmens seiner Ertragskraft anzupassen.

Hand in Hand damit muß eine Änderung der inneren Organisation und eine stärkere Verlagerung der Verantwortung nach unten gehen. Die heutige Konzentration der Verantwortlichkeit auf die Spitze des Unternehmens wirkt sich dahin aus, daß die leitenden Persönlichkeiten zu stark mit laufenden Arbeiten belastet sind und ihnen daher zu wenig Zeit bleibt, auf lange Sicht zu planen und die großen grundsätzlichen Entscheidungen für die künftigen Aufgaben und Möglichkeiten der Eisenbahn vorzubereiten. Sicher steht auch das mit der heutigen Organisation der DB zwangsläufig verbundene „Spartendenken" einer rascheren Umstellung auf eine neue Unternehmenskonzeption hemmend entgegen.

Der Schwerpunkt der Entscheidungen liegt in den Händen von Ingenieuren und Juristen, die in unterschiedlichem Ausmaß mit der Marktlage und den betrieblichen Erfordernissen vertraut sind. Die Trennung von Verkehr und Betrieb bildet eine weitere Quelle von Reibungen. Betriebswirtschaftliches Denken ist bei der DB bislang nur wenig entwickelt; die dafür notwendigen Einrichtungen sind unzureichend ausgebaut. Für eine klare verkehrspolitische Konzeption fehlen die Voraussetzungen, nämlich eine genaue Marktanalyse und die laufende Beobachtung der volkswirtschaftlichen Entwicklung. Ein Organisationsreferat ist zwar vorhanden, aber eine voll wirksame Organisationsstelle besteht bei dem größten Unternehmen Deutschlands mit fast 500 000 Bediensteten nicht. Eine Planungs-Abteilung für die längerfristige technische Entwicklung ist ebenfalls nicht vorhanden. Die Aufgaben der technischen Entwicklung und Planung sind auf mehrere Abteilungen und auf die beiden Zentralämter verteilt. Andere Eisenbahnverwaltungen fassen diese Kompetenzen in einer Planungs-Abteilung zusammen, die der Leitung des Unternehmens direkt untersteht. Eine langfristige Investitions-Planung ist erst im Entstehen begriffen. Sie ist um so notwendiger, als es sich bei der DB um einen in wesentlichen Teilen veralteten Betrieb handelt, der raschestens modernisiert werden muß. So fehlen dem Vorstand der DB fast alle Führungsinstrumente, die für die Leitung eines großen Unternehmens erforderlich sind.

Die Qualität des Personals ist im großen und ganzen durchaus gut. Es ist aber keine systematische Förderung der besonders begabten Kräfte festzustellen. Beförderungen erfolgen überwiegend nach dem Dienstalter. Dazu kommt, daß auch der mangelnde Personalaustausch zwischen der Hauptverwaltung der DB einerseits und den Direktionen sowie dem Betrieb andererseits zu einer Erstarrung des Apparates beiträgt. Leistungsprämien sind — entgegen ihrem ursprünglichen Sinn — in wachsendem Maße Bestandteil der laufenden Entlohnung geworden, und die auf Rationalisierungsmaßnahmen beruhende Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der DB ist durch entsprechende Änderungen des Gedinges und der Arbeitszeit verlorengegangen. Die eigene Initiative des Personals wird ferner durch zwei Momente eingeschränkt: einmal durch eine zu weitgehende Zentralisierung der Verantwortung an der Spitze und zum anderen durch eine Fülle von Dienstvorschriften, in denen auch die kleinste Kleinigkeit genau geregelt ist. Die *Kommission* hat sich überzeugen können, daß in anderen europäischen Eisenbahnverwaltungen mit einem wesentlich geringeren Perfektionismus gearbeitet wird und daß dadurch der Wille zur Übernahme von Verantwortung entscheidend gefördert wird. Dieser Hang zur Perfektion ist eine besondere Quelle der Unwirtschaftlichkeit bei der DB; er beruht nicht zuletzt auf dem Bestreben, sich gegen alle Eventualitäten, wie sie ein so großer technischer Betrieb mit sich bringt, abzusichern. Auf der anderen Seite hat die rasche Wiederinstandsetzung ausgebombter Bahnhöfe und Strecken gezeigt, daß es keiner so minutiösen Gängelung des Apparats bedarf, um ihn einsatzfähig zu halten. Das Sicherheitsbestreben der DB geht heute zweifelsohne über das wirtschaftlich vertretbare Maß hinaus. Die DB wird dazu jedoch von außen her durch die Rechtsprechung der Gerichte und die Öffentlichkeit, die bei Verkehrsunfällen im Bereich der DB einen wesentlich strengeren Maßstab anlegen als im Straßenverkehr, noch bestärkt.

Zu diesen inneren Schwierigkeiten kommen noch solche äußerer Art, die in den zahlreichen Abhängig-

keiten der DB vom Bund, von den Wünschen der Länder und Gemeinden und denen der großen Lieferanten, der Spediteure und nicht zuletzt in einer der Lage des Unternehmens nicht immer gerecht werdenden Nachgiebigkeit gegenüber den Forderungen des Personals und seiner Vertretungen bestehen. Wenn man das Schicksal mancher Bemühungen und Absichten der DB verfolgt, so muß man den Eindruck gewinnen, daß auf die DB sehr viele Kräfte mitbestimmend einwirken, die durch ihr tatsächliches Verhalten eigene Interessen dem wirtschaftlichen Wohlergehen des Unternehmens voranstellen und somit Ausgleichszahlungen des deutschen Steuerzahlers zur Deckung des Defizits der DB als selbstverständlich ansehen. Wer von der DB Sondervorteile verlangt, die ihre Betriebsrechnung belasten, hat nach Auffassung der *Kommission* fortab auch für diese Mehrkosten aufzukommen. Wäre dieser Grundsatz auch in der Vergangenheit schon beachtet worden, so wäre die DB wahrscheinlich nicht in die Verlustzone geraten und befände sich heute technisch in einem besseren Zustand.

Zusammenfassend sei festgestellt, daß die Sanierung der DB nicht nur eine Frage der technischen Modernisierung und der Umgestaltung der innerbetrieblichen Organisation, sondern in erster Linie ein Problem der Führung und ihrer Bewegungsfreiheit sowie einer entschlossenen Neuorientierung des Personals auf die veränderten wettbewerbswirtschaftlichen Verhältnisse ist. Wenn man nicht bereit ist, daraus die Konsequenzen zu ziehen, darf man sich nicht wundern, wenn das Gefühl fehlt, für die eingetretenen Verluste persönlich mitverantwortlich zu sein, und sich statt dessen auf die gemeinwirtschaftliche Aufgabe beruft. Diese Umstellung, von der schon in der Einleitung zu diesem Bericht gesprochen wurde, ist eine unabdingbare Voraussetzung für die Beseitigung aller übrigen Verlustquellen; wenn dies nicht gelingt, so werden alle Bemühungen um eine Konsolidierung des Unternehmens vergebens bleiben müssen.

Vorbemerkung zu B bis F

Die Verlustquellen nach Verkehren

Die Betriebsverluste zeigen — der Größe nach geordnet — folgendes Bild: *)

	1957		1958	
	Millionen DM			
Personenverkehr in Personenzügen	893,3		847,3	
Stückgutverkehr	331,7		374,6	
Gepäck, Expreßgutverkehr, Postbeförderung	143,9		119,4	
Eisenbahnkraftwagenverkehr	54,4		32,7	
S-Bahn Hamburg	17,2		12,8	
Personenverkehr in Eilzügen	14,2		—	
Eisenbahnschiffsverkehr	2,2		4,4	
Schmalspurverkehr	2,9	./. 1 459,8	3,4	./. 1 394,6
Diesen Verlustverkehren stehen folgende Gewinnverkehre gegenüber:				
Wagenladungsverkehr	543,0		580,8	
Personenverkehr in Schnellzügen	177,6	+ 720,6	220,3	
Personenverkehr in Eilzügen	—		11,1	+ 812,2
Dazu kommen an Mieten und Pachten		+ 330,1		+ 312,2
Ergebnis der Betriebsrechnung		./. 409,1		./. 270,2

Die *Kommission* hat sich in der Hauptsache nur mit dem Defizit der vier erstgenannten Verkehre beschäftigt und die weniger verlustbringenden Betriebszweige nicht in allen Einzelheiten untersucht. Beim Wagenladungsverkehr waren die Einnahmen Gegenstand einer eingehenderen Analyse, während die Kostengestaltung des Wagenladungsverkehrs im einzelnen nicht geprüft wurde.

*) Hierbei sind auf der Ertragseite nur die Einnahmen aus den Verkehrstarifen, nicht aber Nebenerträge (z. B. aus Pachten usw.) berücksichtigt.

Bevor die einzelnen Verlustquellen analysiert werden, wird nachstehend die nach Verkehren gegliederte Betriebsabrechnung der DB für die Jahre 1957 und 1958 wiedergegeben:

	Erträge		Aufwendungen					
	Verkehrserträge (ohne sonstige Erträge)		Verkehrliche Abfertigung (einschließlich Anlagen 1)		Zugbildung (einschließlich betrieblicher Abfertigung im Güterverkehr)		Zugförderung	
	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958
Personenverkehr	1 623,5	1 841,1	280,6	287,6	206,5	197,7	935,7	983,8
davon								
Schnellzüge	670,5	731,9	59,6	66,7	25,7	23,7	174,6	188,6
Eilzüge	370,0	408,5	31,5	28,5	29,9	29,7	152,6	161,0
Personenzüge	583,0	700,7	189,5	192,4	150,9	144,3	608,5	634,2
Güterverkehr	4 066,7	4 147,3	756,8	703,7	883,2	850,4	936,4	923,8
davon								
Gepäck-, Expreßgutverkehr, Postbeförderung in Reise- und Güterzügen	307,7	353,3	162,2	167,3	37,7	44,7	118,6	115,1
Wagenladungsverkehr	3 348,7	3 353,0	261,2	216,4	705,2	660,7	734,5	689,0
Stückgutverkehr	410,3	441,0	333,4	319,6	140,3	145,0	83,3	119,7
Fernverkehr insgesamt	5 690,2	5 988,4	1 037,4	990,9	1 089,7	1 048,1	1 872,1	1 907,6
Eisenbahnkraftwagenverkehr	240,9	267,7	20,3	15,3	—	—	211,8	228,4
S-Bahn Hamburg	36,1	44,0	8,8	9,1	4,5	5,0	19,9	20,1
Eisenbahnschiffsverkehr	9,3	13,0	0,6	0,8	0,1	—	5,4	7,4
Schmalspurverkehr	1,6	1,4	1,1	1,1	0,3	0,3	1,3	1,3
Verkehrseinnahmen insgesamt	5 978,1	6 314,5	1 068,2	1 017,2	1 094,6	1 053,4	2 110,5	2 164,8

Aufwendungen								Überschuß + Fehlbetrag ./.		Betriebsergebnis in v. H. der Einnahmen	
Vorhaltung der Fahrzeuge		Vorhaltung der Bahnanlagen (nur für Zugbildung und Zugförderung)		Verwaltungsdienst		Insgesamt					
1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958
437,4	459,9	387,7	425,3	105,5	102,7	2 353,4	2 457,0	./. 729,9	./. 615,9	./. 44,9	./. 33,5
106,0	101,8	107,8	111,5	19,2	19,3	492,9	511,6	+ 177,6	+ 220,3	+ 26,5	+ 30,0
80,0	81,2	74,1	81,5	16,1	15,5	384,0	397,4	./. 14,2	+ 11,1	./. 3,8	+ 2,7
251,4	276,9	205,8	232,3	70,2	67,9	1 476,3	1 548,0	./. 893,3	./. 847,3	./. 153,2	./. 120,9
568,9	725,8	673,3	688,7	180,7	168,1	3 999,3	4 060,5	+ 67,4	+ 86,8	./. 1,7	+ 2,1
52,6	61,8	57,4	61,5	25,1	22,3	451,6	472,7	./. 143,9	./. 119,4	./. 46,8	./. 36,8
445,9	553,3	541,4	544,9	117,5	107,9	2 805,7	2 772,2	+ 543,0	+ 580,8	+ 1,6	+ 1,7
70,4	110,7	74,5	82,3	40,1	38,3	742,0	815,6	./. 331,7	./. 374,6	./. 80,8	./. 84,9
1 006,3	1 185,7	1 061,0	1 114,0	286,2	271,2	6 352,7	6 517,5	./. 662,5	./. 529,1	./. 11,6	./. 8,8
51,2	44,2	1,7	2,1	10,3	10,4	295,3	300,4	./. 54,4	./. 32,7	./. 22,6	./. 12,2
11,9	13,7	6,0	6,6	2,2	2,3	53,3	56,8	./. 17,2	./. 12,8	./. 47,6	./. 29,0
3,4	6,7	1,5	1,9	0,5	0,6	11,5	17,4	./. 2,2	./. 4,4	./. 23,6	./. 33,8
0,7	1,0	0,9	0,9	0,2	0,2	4,5	4,8	./. 2,9	./. 3,4	./. 181,0	./. 242,8
1 073,5	1 251,3	1 071,1	1 125,5	299,4	284,7	6 717,3	6 896,9	./. 739,2	./. 582,4		

Mieten und Pachten		
Bahnhofsrestaurants usw. .	+ 25,4	
Lagerplätze	+ 14,2	
Bahnhofsbuchhandlungen .	+ 21,0	
Sonstige Pachten usw. . . .	+ 81,4	
Verschiedene Erträge . . .	+ 188,1	
Insgesamt	+ 330,1	+ 312,2*)
	./. 409,1	./. 270,2

*) 1958 andere Aufgliederung, daher keine Einzelangaben.

B. Personenzugverkehr einschließlich Berufs- und Schülerverkehr

I. Die Kosten- und Ertragslage

1. Der *gesamte* öffentliche Personenverkehr in Schnell-, Eil- und Personenzügen schloß nach der Kostenrechnung der DB im Jahre *1957* mit einem *Fehlbetrag von 729,9 Millionen DM*, im Jahre *1958* mit einem solchen von *615,9 Millionen DM ab.*

Der Verkehr in *Personenzügen allein* brachte einen Fehlbetrag von *893,3 Millionen DM* (1957) bzw. von *847,3 Millionen DM* (1958). Das Defizit im Personenzugverkehr konnte also zu einem Teil durch die Überschüsse im Schnellzugverkehr usw. vermindert werden.

Das schlechte wirtschaftliche Ergebnis des Personenzugverkehrs wird entscheidend bestimmt durch den hauptsächlich in diesen Zügen bedienten Berufs- und Schülerverkehr. Aus diesem Grund werden der Bezirkspersonenverkehr und der Berufs- und Schülerverkehr nachstehend zusammen behandelt, zumal sich diese Verkehre weitgehend überschneiden.

2. Nach Sonderberechnungen zeigt die Nachkalkulation der DB im Bezirkpersonenverkehr und im Berufs- und Schülerverkehr im Jahre 1958 (reine Betriebsverluste ohne Schuldendienst) folgendes Bild:

	Einnahmen 1958	Aufwendungen 1958	Betriebsverlust 1958	Einnahmen in v. H. der Aufwendungen 1958
	in Millionen DM			
Bezirkspersonenverkehr ohne Berufszüge				
Personenzüge des allgemeinen Verkehrs ohne Berufs- und Schülerverkehr	465,1	684,4	223,4	68,0
Berufsverkehr	32,8	71,3	38,5	46,0
Schülerverkehr	4,2	21,4	17,2	19,6
Insgesamt	502,1	777,1	275,0	64,6
Berufszüge				
davon Berufsverkehr	234,2	591,4	357,2	39,6
davon Schülerverkehr	29,6	177,1	147,5	16,7
Personenverkehr insgesamt	765,9	1 545,6	779,7	49,6
Berufsverkehr in Eil- und Schnellzügen				
Berufsverkehr	55,3	100,6	45,3	55,0
Schülerverkehr	7,6	30,1	22,5	25,2
Insgesamt	62,9	130,7	67,8	48,1
Verlust des Bezirkspersonenverkehrs und des gesamten Berufsverkehrs			847,5	
davon Betriebsverlust des Berufs- und Schülerverkehrs in allen Zügen			628,2	

Der in vorstehender Tabelle nachgewiesene Verlust (1958) enthält anteilige Pension auf der Grundlage einer Gesamtpensionsbelastung der DB in Höhe von *842,5 Millionen DM* sowie die in der Betriebsrechnung verrechneten Anlagenabschreibungen (Erneuerungssoll), dagegen keinen Schuldendienst. Bei Einbeziehung des Schuldendienstes würde sich der Verlust erhöhen

a) beim gesamten Bezirkspersonenverkehr von *847,5 Millionen DM* auf *1017,4 Millionen DM;*

b) beim Berufs- und Schülerverkehr allein von *628,2 Millionen DM* auf *732,2 Millionen DM.*

3. Die hohen Verluste im Bezirkspersonenverkehr und insbesondere im Berufsverkehr beruhen zum Teil auf der überkommenen Struktur der DB als gemeinnützige Verkehrsanstalt mit hohem Leistungsangebot und bewußt unter den Kosten liegenden Tarifen. Durch die besondere wirtschaftliche Entwicklung der Nachkriegszeit haben sich die Verluste noch erhöht, eine Entwicklung, die die DB in gleicher Weise getroffen hat wie die meisten europäischen und nordamerikanischen Eisenbahnen.

Während es früher noch möglich war, durch Überschüsse in anderen Verkehren einen Ausgleich für

die Verluste im Personenzugverkehr zu erwirtschaften, hat das Eindringen des Kraftverkehrs in die Güterbeförderung diese Möglichkeit für die Zukunft zunichte gemacht. Auch im Personenverkehr hat der Kraftwagen den Anteil der Eisenbahn an gewinnbringenden Verkehren ausgehöhlt. Das zeigt sich besonders in der Veränderung der Personenbeförderung auf dem Lande. Für den Reisenden, der mehrere Plätze und innerhalb des gleichen Ortes auch noch mehrere Stellen aufzusuchen hat, ist die Benutzung von Personenzügen praktisch uninteressant geworden.

Neben den privaten Kraftwagen ist der DB infolge einer *großzügigen Konzessionierung von Omnibusunternehmen durch die Länder* sogar auch im Schienenparallelverkehr und im sogenannten Eckverkehr durch private Autobuslinien, städtische Verkehrsmittel und den Omnibusgelegenheitsverkehr eine überlegene Konkurrenz erwachsen. So bestehen allein im Raume der Bundesbahndirektion Stuttgart 85 private oder kommunale schienenparallele Linienverkehre mit rund 14 000 beförderten Personen je Tag. Dabei sind die Werkverkehre und Arbeitermietwagenverkehre der Industrie noch nicht berücksichtigt.

Vor dem zweiten Weltkrieg wurde der *Nachbarortsverkehr* beinahe ausschließlich auf der Schiene bedient; er ist heute fast ganz auf die Straße abgewandert. Die Bedienung des verbliebenen Ververkehrsaufkommens rechtfertigt dann nicht mehr den Einsatz von Eisenbahnmaterial. Es wäre in vielen Fällen vorteilhafter, statt der Eisenbahn Straßendienste einzusetzen.

Während so der vollzahlende Verkehr von der Eisenbahn abwandert, ist der Umfang des *Berufsverkehrs* — trotz Vordringens des Kraftwagens — in einer Weise gestiegen, daß die betriebliche Leistungsfähigkeit übermäßig beansprucht wird und die „gemeinnützige", d. h. de facto die wirtschaftliche Belastung immer stärker wird. Diese Zunahme kann jedoch keinen wirtschaftlichen Ausgleich für den Schwund an höher tarifiertem Verkehr bringen, weil die Betriebsleistungen im Berufsverkehr nicht kostendeckend bezahlt werden. Sie belasten die DB nur mit der Vorhaltung des rollenden Materials, der Anlagen und des Personals für einen ausgesprochenen Spitzenverkehr, ohne daß diesen Mehrkosten auch entsprechende Mehreinnahmen gegenüberstehen würden. Wie sehr der Berufsverkehr allgemein gewachsen ist, zeigt eine von der Stadt Frankfurt (Main) erstellte Statistik:

Zahl der *Einpendler*

1893	10 252	nur Arbeiter
1926	16 120	Zeitkarteninhaber
1938	39 100	Arbeiter und Angestellte
1956	96 088	alle Erwerbspersonen

Die Kosten des Berufsverkehrs werden noch dadurch erhöht, daß er ohne wesentlichen Gegenverkehr nur in einer Richtung durchgeführt werden muß, daß im allgemeinen dabei mehrere Berufsgruppen befördert werden, z. B. ein Frühzug für die Arbeiter und ein späterer Zug für die Angestellten und Schüler, und daß diese Züge bis zum Rücktransport am Abend (nach Beendigung der Arbeitszeit) ungenutzt abgestellt und gewartet werden müssen. Die Platzausnutzung der in diesem Verkehr eingesetzten Fahrzeuge ist ungünstig, weil die Berufszüge im allgemeinen nur im letzten Teil des Zulaufs und entsprechend im ersten Abschnitt des Ablaufs voll besetzt sind. Weiterhin verteuert sich der Berufsverkehr dadurch, daß die Arbeitszeiten der Industrie ohne Rücksicht auf die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes festgesetzt werden; auch der Mehrschichtenbetrieb in der Wirtschaft bedeutet für die öffentlichen Verkehrsmittel erhöhten Aufwand.

Eine Aufgliederung, welche Berufszüge ganz oder wenigstens abschnittweise die leistungsabhängigen Kosten decken und darüber hinaus etwas zur Deckung der fixen Kosten der DB beitragen, liegt nicht vor; sie konnte auch in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht erstellt werden, weil es an den notwendigen Vorarbeiten fehlte. Um feststellen zu können, welche Züge und zu welchen Bedingungen Züge wirtschaftlich gefahren werden können, bedarf es weiterer Einzeluntersuchungen.

4. Die Tatsache, daß die Reisezüge der DB im Durchschnitt nur zu 40 v. H. besetzt sind (Schnell- und Eilzüge weisen eine bessere Besetzung auf), zeigt — auch unter Berücksichtigung, daß bei einseitigen Verkehrsströmen sogenannte Wendezüge zum Teil leer gefahren werden müssen —, daß das Verkehrsangebot der DB im Personenverkehr offensichtlich zu groß ist und noch zu viele unwirtschaftliche Züge gefahren werden. Stichprobenweise Überprüfungen der *Kommission* bei den Bundesbahndirektionen Hannover und Stuttgart haben ergeben, daß im Bezirk Hannover auf 4 Strecken mit 227,8 km, 54 Bahnhöfen und 125 Zügen und Gegenzügen insgesamt 53 Züge ganz oder streckenweise derartig unwirtschaftlich sind, daß die erzielten Einnahmen nicht einmal die von diesen Zügen unmittelbar verursachten Kosten decken. Das sind rund 43 v. H. der auf diesen Strecken gefahrenen Züge. Im Bezirk Stuttgart entfallen auf 6 Strecken mit 312,4 km, 81 Bahnhöfen und 300 Zügen und Gegenzügen 224 unwirtschaftliche Züge. Das sind fast 75 v. H. aller auf diesen Strecken gefahrenen Personen- und Eilzüge! Dabei ist — wie oben bereits erwähnt — die unzureichende Besetzung der Personenzüge, insbesondere auch der Berufszüge, die erst auf den letzten 10 bis 15 km vor ihrem Ziel überbesetzt zu sein pflegen, in ihrem Anlauf jedoch nur spärlich besetzt sind, die wesentliche Ursache der Betriebsverluste des Personenzugverkehrs. Der Umfang der nur für Zwecke des Berufsverkehrs eingesetzten Frühzüge in der Zeit von 0,00 Uhr bis 4.59 Uhr und Spätzüge von 23.00 bis 0.00 Uhr wurde von der Hauptverwaltung der DB nunmehr bereits erheblich eingeschränkt. Da gerade diese Züge mit besonders hohen Kosten belastet sind und nur geringe Einnahmen erbringen, erscheinen noch wesentlich weitergehende Einschränkungen geboten.

Ein Teil der unwirtschaftlichen Züge wird mit der Notwendigkeit von Nahverkehrsanschlüssen an die Schnellzüge, der Beförderung von Post und mit dem Lokumlauf begründet; denn die Dampflok müssen zur Bewachung, Anheizung und Inspektion über Nacht in das Bahnbetriebswerk zurückgebracht wer-

den, im Gegensatz zur Diesellok, die keiner besonderen Überwachung bedarf und praktisch jederzeit einsatzbereit ist. Immerhin könnte auch jetzt schon ein Teil der Zubringerdienste verlustmindernd auf die Straße verlegt werden.

5. Die entscheidende Ursache der Unwirtschaftlichkeit des Personenzugverkehrs und insbesondere des Berufs- und Schülerverkehrs liegt an den *unzureichenden Tarifen.* Nur 8,7 v. H. aller Reisenden der DB zahlen den Normaltarif.

Folgende Aufstellung zeigt den Umfang des gesamten Reiseverkehrs, aufgegliedert nach Berufs- und Schülerverkehr [a) und b)], nach Verkehr zu sonstigen Ermäßigungen [c), d) und e)] und nach Verkehr zum Normaltarif [f)]:

Alle Züge	Prozentsatz der Einnahmen		Prozentsatz der beförderten Personen		Prozentsatz der geleisteten Personen/km		Höhe der Ermäßigung gegenüber Regeltarif in v. H.	
	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958
a) Berufsverkehr	14,33	16,51	49,59	46,95	27,29	26,17	Arbeitermonatskarte *)	
							70,5 bis 87,1	52,0 bis 82,4
							Arbeiterwochenkarte *)	
							70,8 bis 86,8	50,0 bis 81,8
b) Schülerverkehr	2,24	2,09	14,81	15,31	7,75	7,84	Schülermonatskarte *)	
							82,5 bis 92,2	82,5 bis 92,2**)
							Schülerwochenkarte *)	
							77,1 bis 91,6	77,1 bis 91,6**)
Berufs- und Schülerverkehr zusammen	16,57	18,60	64,40	62,26	35,04	34,01		
c) Ermäßigte Rückfahrkarten	33,46	34,71	11,03	12,38	24,02	25,52	10 bis 35	10 bis 35
d) Sonderzüge	3,59	3,75	0,84	0,90	4,59	5,16	50 bis 75	50 bis 75
e) alle übrigen ermäßigten Tarife	20,60	20,37	15,74	15,78	23,30	22,22	33⅓ bis 87,5	25 bis 87,5
Summe aller ermäßigten Tarife	74,22	77,43	92,01	91,32	86,95	87,91		
f) Normaltarif	20,97	18,03	7,99	8,68	13,05	12,09		
g) Zuschlagkarten	4,81	4,54	—	—	—	—		
	100,00	100,00	100,0	100,0	100,0	100,0		

*) für Entfernungen von 5 bis 100 km
**) 89 bis 96 v. H. bei Geschwisterschülerzeitkarten

Bei einem Regeltarif von 7,5 Pf (nach Abzug der Beförderungsteuer — für die 2. Klasse 11 v. H. des reinen Fahrpreises — rund 6,8 Pf) je Personen/km brachten 1958 die (beförderungsteuerfreie) Arbeiterwochenkarte nur 2,99 Pf und die ebenfalls beförderungsteuerfreie Schülermonatskarte nur 1,26 Pf durchschnittliche Kilometereinnahme. Während der Schülertarif bis zur Tariferhöhung vom 1. Februar 1958 rund 60 v. H. des Berufsverkehrstarifs betrug, erreicht er heute nur noch 42 v. H. des schon völlig unwirtschaftlichen Berufsverkehrtarifs. Die Ermäßigung geht — wie aus vorstehender Tabelle ersichtlich — beim Schülertarif bis zu 91,6 v. H., bei der Geschwisterermäßigung bis zu 96 v. H.! Dieser Sachverhalt könnte zu der Überlegung Anlaß geben, ob es im Interesse der Einsparung von Verwaltungskosten nicht wirtschaftlicher wäre, die Schüler überhaupt umsonst zu befördern!! Im Omnibusverkehr liegen die Schülerzeitkarten um etwa ein Drittel über denen der DB. Erschwerend kommt hinzu, daß sowohl die Berufs- als auch die Schülerverkehrstarife eine starke, der Kostenlage entgegengesetzte Degression bei größeren Entfernungen aufweisen. Dadurch wird der Abwanderung von Arbeitskräften vom Lande Vorschub geleistet und der gesunden Tendenz einer Dezentralisierung der Industrie entgegengewirkt („Grüner Plan"). Die Verluste im Berufs- und Schülerverkehr sind daher auch in den hohen Entfernungsstufen besonders hoch.

Eine auf Veranlassung der *Kommission* erstellte Sonderrechnung, die auf den Ergebnissen des Jahres 1958 beruht, zeigt folgendes:

1958	Berufsverkehr			Schülerverkehr			Insgesamt		
	Einnahmen	Aufwendungen *)	Verlust	Einnahmen	Aufwendungen *)	Verlust	Einnahmen	Aufwendungen *)	Verlust
	in Millionen DM								
Personenzüge	267,0	662,7	395,7	33,8	198,5	164,7	300,8	861,2	560,4
Eilzüge des Berufsverkehrs . . .	23,3	64,3	41,0	2,9	19,2	16,3	26,2	83,5	57,3
Sonstige Eilzüge	23,3	30,1	6,8	2,9	9,0	6,1	26,2	39,1	12,9
Schnellzüge	8,7	6,2	./. 2,5	1,8	1,9	0,1	10,5	8,1	./. 2,4
	322,3	763,3	441,0	41,4	228,6	187,2	363,7	991,9	628,2

*) Betriebskosten

Praktisch läuft dieser Zustand darauf hinaus, daß die gewerbliche Wirtschaft die Kosten ihres Arbeitskräfteeinzugs auf die Verkehrsträger (Eisenbahn und kommunale Verkehrsunternehmen) abwälzt, daß die Städte durch entsprechende Tarife die Bedienung des defizitären Berufsverkehrs *durch eigene Verkehrsmittel abwehren können* und daß sie in ihrem Straßenbauaufwand (einschließlich Anlage von Parkplätzen) entlastet werden. Die exorbitante Ermäßigung der Schülertarife führt dazu, daß sich die Länder von ihren Pflichten zur Förderung der Kultur und des Erziehungswesens auf Kosten des *Bundes*unternehmens DB entlasten können.

Für die DB ist die Folge dieser höchst unbefriedigenden Situation, daß der Personenzugverkehr nicht einmal die von ihm unmittelbar verursachten Kosten deckt. Die Einstellung des gesamten Verkehrs in Personenzügen (Bezirkspersonenverkehr) würde das Betriebsergebnis der DB wie folgt verbessern:

	1957	1958
	in Millionen DM	
Gesamtaufwendungen . . .	1 478,4	1 545,6
./. wegfallende Kosten . . .	824,8	862,4
Verbleibende ungedeckte fixe Kosten der Bahnanlagen usw.	653,6	683,2
Vermiedener Betriebsverlust	813,3	779,7
Einsparung (ohne Berücksichtigung der negativen Rückwirkungen auf den Fernverkehr)	159,7	96,5

Die Verbesserung der Gesamterträge im Jahre 1958 ist auf die Tariferhöhung vom 1. Februar 1958 zurückzuführen.

Nichts zeigt besser die Unhaltbarkeit des heutigen Zustandes als die Tatsache, daß die Einstellung des gesamten Personenzugverkehrs zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der DB führen würde.

6. Auch die übrigen europäischen Länder und die Eisenbahngesellschaften der USA stehen vor ähnlichen Problemen wie die DB. Fast alle Eisenbahnen haben in der Vergangenheit besondere Preisermäßigungen gewährt oder gewähren müssen. Überall ist jedoch heute — angesichts des Übergangs vom Eisenbahnmonopol zum Verkehrswettbewerb — das Bestreben festzustellen, entweder diese Sondervergünstigungen durch einen allen Dauerbenutzern zugänglichen geringeren Rabatt zu ersetzen oder den öffentlichen Haushalt zur Übernahme der Ausfälle heranzuziehen.

So ist z. B. im belgischen Haushaltsgesetz von 1959 bestimmt, daß der Staat 85 v. H. der Mindereinnahmen aus dem Berufs- und Schülerverkehr übernimmt. In Frankreich gilt laut „Übereinkommen vom 31. August 1937 über die Konstituierung der Nationalgesellschaft der Französischen Eisenbahnen" eine ähnliche Regelung, der zufolge die SNCF als Ausgleich für ermäßigte soziale Tarife im Jahre 1956 = 28 588 Millionen ffrs und im Jahre 1957 = 31 491 Millionen ffrs erhalten haben.

In den Niederlanden und in der Schweiz ist der Personenverkehr nicht defizitär. Wenn dies auch auf strukturelle Gründe zurückgehen mag, so ist in diesem Zusammenhang doch bedeutsam, daß beide Eisenbahnen allen Dauerbenutzern einen Preisnachlaß gewähren, dieser sich jedoch im Rahmen eines regulären Mengenrabatts hält.

Ferner ist bemerkenswert, daß im Berufsverkehr Schweden durchweg, Norwegen und die Schweiz im Nahverkehr und die Niederlande in den weiteren Entfernungen teurer sind als Deutschland. Im Schülerverkehr sind alle wichtigen europäischen Eisenbahnen — mit Ausnahme der französischen — teurer als die DB.

Interessant ist schließlich die Entwicklung in USA. Dort hat die bundesstaatliche Aufsichtsbehörde für das Verkehrswesen, die Interstate Commerce Commission (ICC), zur Beseitigung der Unrentabilität des Berufsverkehrs folgende Empfehlung ausgesprochen:

„Dort, wo die Bahnen nicht in der Lage sind, einen speziellen Lokalverkehr oder Berufsnahver-

kehr mit einem angemessenen Gewinn zu betreiben, die Aufrechterhaltung aber für die Gemeinden lebenswichtig ist, sollten von den einzelstaatlichen und kommunalen Stellen Maßnahmen ergriffen werden, um den Verkehr aufrechtzuerhalten und den Eisenbahnen hierfür die Kosten und einen angemessenen Gewinn zu bezahlen."

Schon im vergangenen Jahr hatten einige Städte einzelnen Eisenbahngesellschaften Zuschüsse gezahlt, damit sie den Berufsverkehr weiterhin durchführen. Nunmehr hat der Gouverneur des Staates New York ein Gesetz unterzeichnet, das die Situation auf dem Verkehrssektor verbessern und insbesondere den Eisenbahnen des Staates New York helfen soll, ihre Situation zu erleichtern. Der Gouverneur des Staates New Jersey hat vorgeschlagen, daß der Gewinn, den der New Jersey Turnpike (Autobahn) ständig abwirft, dazu verwendet wird, den Eisenbahnen im Staate New Jersey zu ermöglichen, den unrentablen Berufsnahverkehr weiterhin zu betreiben. Der Gewinn wird im Jahre 1960 voraussichtlich 11 Millionen Dollar betragen.

Der Bürgermeister von Philadelphia hat Verhandlungen aufgenommen, eine gemeinnützige Organisation von Stadt, Eisenbahnen und Gewerkschaften zu gründen, die den Berufsnahverkehr übernehmen soll. Die Eisenbahnen sollen als Einlage in diese neue Organisation das Recht einbringen, daß die neue Gesellschaft auf den Eisenbahnstrecken den Verkehr betreiben darf; die Stadt soll Kredite für den Ankauf neuer Wagen geben.

Alle diese Bemühungen zeigen das wirtschaftliche Problem des Berufsverkehrs in hochindustrialisierten Staaten auf. Es setzt sich die Erkenntnis durch, daß — angesichts der Unmöglichkeit, der ansteigenden Motorisierung in den Ballungszentren Herr zu werden — die Eisenbahn das geeignete Instrument zur Bewältigung dieses Verkehrs ist. Sie allein ist in der Lage, im Schnellverkehr ohne Halte an Kreuzungen die Reisenden in kurzer Zeit an ihren Bestimmungsort zu bringen.

7. Die DB vertritt den Standpunkt, daß es die Wettbewerbs- und Ertragslage ausschließt, nicht gedeckte Kosten des Personenverkehrs und insbesondere des Berufsverkehrs wie früher aus Überschüssen des Güterverkehrs zu tragen.

Die DB wies die *Kommission* darauf hin, daß bei der Tariferhöhung zum 1. Februar 1958 nicht einmal ihre im Hinblick auf die Schwierigkeiten des Tarifgenehmigungsverfahrens bewußt maßvoll gehaltenen Wünsche für eine Erhöhung der Berufs- und Schülertarife sowie sonstiger Sozialtarife voll verwirklicht worden sind. So seien in dem Koordinierungsverfahren gefallen bzw. zum 1. Februar 1958 nicht genehmigt worden u. a. die Einführung des Zonentarifs bei den Zeitkarten des Berufs- und Schülerverkehrs, eine der Anhebung der Zeitkarten des Berufsverkehrs entsprechende Erhöhung der Zeitkarten des Schülerverkehrs sowie die Erhöhung bzw. Aufhebung einiger weiterer Tarifvergünstigungen aus sozialpolitischen Gründen. Die DB beziffert den durch Ablehnung ihrer Tarifwünsche verursachten Einnahmeausfall im Personenverkehr auf rd. 50 Millionen DM/Jahr.

Die DB vertrat der *Kommission* gegenüber die Ansicht, daß die Notwendigkeit, das Defizit des Personenverkehrs zu verringern, weitere tarifliche und betriebliche Maßnahmen erfordere, um Leistungen und Entgelte in Übereinstimmung zu bringen. In Anlehnung an die in den „Gedanken des Vorstandes zur wirtschaftlichen Gesundung der DB" entwickelten Grundsätze vertritt sie den Standpunkt, daß eine Verweigerung solcher Maßnahmen der Wirtschaftlichkeit des Personenverkehrs durch den Bund voraussetzte, daß dieser die DB schadlos halte.

Sie ist im Zuge des Gedankenaustauschs mit der *Kommission* zu der Überzeugung gelangt, daß es notwendig ist, den Reisezugdienst auf Strecken mit geringem Verkehrsaufkommen ganz oder teilweise einzustellen, dort, wo es sinnvoll erscheint, die Verkehrsbedienung auf die Straße umzulegen und auf den übrigen Strecken eine Reihe von Bahnhöfen zu schließen. Die Einstellung des Reisezugverkehrs würde es erlauben, die Wirtschaftlichkeit des verbleibenden Güterverkehrs durch einfachste Betriebsweise und Senkung der Anlagekosten zu sichern.

Die DB hält es für möglich, daß — bei weitgehender Verkraftung wegfallender Schienenleistungen — in den nächsten zehn Jahren auf Strecken mit einer Betriebslänge von 5000 bis 8000 km der Reisezugdienst auf der Schiene stillgelegt werden kann. Das sind etwa 20 bis 28 v. H. der jetzt vorhandenen Betriebslänge für den Reisezugdienst (28 809 km). Auf den verbleibenden Strecken sollen — neben der Schließung einer Reihe kleinerer Bahnhöfe für den Reisezugverkehr — die Personenzugleistungen noch weiter gekürzt werden. Die DB rechnet damit, daß durch beide Aktionen zusammen der Zug-km-Aufwand für die Personenzüge um rd. 22 v. H. gesenkt werden kann.

Bei der Beurteilung der Tarifbildung und der Einschränkung des Verkehrsangebots der DB ist zu berücksichtigen, daß nach dem Gutachten des Ifo-Instituts infolge der fortschreitenden Motorisierung eine weitere Abnahme im Berufsverkehr der DB eintreten wird, während der Personenverkehr auf der Eisenbahn im ganzen in den nächsten zehn Jahren ziemlich konstant bleiben dürfte.

Die Verwirklichung dieser Vorschläge bedingt nach Auffassung der *Kommission* eine Abstimmung der verschiedenen Verkehrsdienste und setzt eine gesetzliche Regelung der den Eisenbahnen vorzubehaltenden Straßendienste voraus. Am Ende der zehnjährigen Übergangszeit würden folgende Betriebsleistungen verbleiben:

		(Durchschnittliche Leistungen 1958)
200 000 Zug-km/Tag	Schnellzüge für den Fernverkehr	(210 000)
170 000 Zug-km/Tag	Eilzüge	(180 000)
500 000 Zug-km/Tag	Personenzüge für den Bezirks- und Nahverkehr	(700 000)

Mit der bereits in 1959/60 erfolgten 8,5prozentigen Kürzung ergibt dies für die Personenzüge eine Gesamtkürzung von 30 v. H. Dabei wird die Grenze zwischen Eil- und Personenzügen fließend sein; es wird angenommen, daß die Leistungen der Personenzüge noch darüber hinaus zugunsten der Eilzüge verringert werden können.

Die finanzielle Auswirkung der Einschränkungen der Personenzugleistungen um 30 v. H. gegenüber dem Stand von 1957 wird auf 223,0 Millionen DM beziffert. Die von der *Kommission* aufgestellte Gegenrechnung (Grundlage 1958) kommt zu folgendem Ergebnis:

	in Millionen DM	
Einsparung von 20 v. H. der Abfertigungskosten durch Einstellung des Reiseverkehrs und Schließung der kleinen Bahnhöfe (22 bis 28 v. H. der Strecke)		40,0
Zugbildung, Zugförderung und Vorhaltung der Fahrzeuge . . .	1 360,0	
./. fixe Kosten	588,0	
	772,0	
davon Einsparung 30 v. H. . . .		231,6
		271,6

Das Ergebnis der DB kann somit anerkannt werden. Dabei ist die Einsparung an Abfertigungskosten infolge Schließung kleinerer Bahnhöfe voll dem Personenzugverkehr zugerechnet worden. Eine Untersuchung an einer Strecke, die einen starken Berufsverkehr bei recht schwachem Überlandverkehr aufweist, jedoch nicht als repräsentativ gelten kann, hat gezeigt, daß bei einer Verringerung des Verkehrsangebots um 18 v. H. gegenüber dem derzeitigen Fahrplan 1959/60 etwas über 20 v. H. der unmittelbar verursachten Kosten der Zugbildung und Zugförderung sowie der leistungsabhängigen Kosten der Unterhaltung und Erneuerung des Oberbaus eingespart werden könnten. Dabei berücksichtigt dieser stark eingeschränkte Fahrplan weitgehend Übergänge auf schnellfahrende Züge der Anschlußstrecken.

II. Vorschläge zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Personenzugverkehrs

Angesichts dieser Gesamtlage ist die *Kommission* zu der Auffassung gelangt, daß mit kleinen Maßnahmen zur Verbesserung der Rentabilität des Personenzugverkehrs nichts Entscheidendes erreicht werden kann, sondern daß man sich zu einschneidenden Maßnahmen durchringen muß.

Folgendes ist dazu nach Auffassung der *Kommission* erforderlich:

1. Innerbetriebliche Maßnahmen zur Rationalisierung und Kostensenkung

a) Die *Kommission* hält es für notwendig, daß das *Leistungsangebot im Personenzugverkehr wesentlich eingeschränkt* wird. Bei ihrer Planung sollte die DB von dem Verkehrsvolumen ausgehen, das ihr im Jahre 1970 voraussichtlich zur Verfügung stehen wird und von ihr wirtschaftlich bedient werden kann. Das Leistungsangebot sollte nur so hoch bemessen werden, daß eine kostendeckende Platzausnutzung gewährleistet ist. Ausgehend von den Erfahrungen der letzten Jahre sollte die Umwandlung von Personenzügen in Eilzüge verstärkt betrieben werden, um ertragreiche und kostengünstigere Verkehre anzuziehen. Dieses Ziel kann nach Auffassung der *Kommission* durch einen guten Service in den schnellfahrenden Zügen gefördert werden.

Eine *Einschränkung* des Personenzugverkehrs *um mindestens 30 v. H.* hält die *Kommission* für wirtschaftlich notwendig und im Rahmen der Betriebspflicht für vertretbar.

b) Nach Ansicht der *Kommission* muß es der DB gestattet sein, bei Einschränkung oder Stillegung des Schienenverkehrs aus Gründen der Wirtschaftlichkeit einen *Ersatz- und Ergänzungsverkehr* auf der Straße einzurichten.

c) Ferner erscheint der *Kommission* eine bessere *Aufgabenteilung* auf dem Gebiet der *Personenbeförderung auf der Straße* unbedingt erforderlich.

Wenn an eine Neuordnung der Betriebsverhältnisse der DB herangegangen und insbesondere eine Einschränkung ihres Verkehrsangebots angestrebt wird, so muß man die Personenbeförderung im Bundesgebiet als eine Einheit ansehen und im Interesse einer optimalen Verkehrsbedienung zu einem gegenseitig abgestimmten Fahrplan kommen. Das setzt voraus, daß die Leistungen der verschiedenen Verkehrsunternehmen miteinander koordiniert werden. Eine solche Koordinierung sollte nach Möglichkeit auf freiwilliger Grundlage erfolgen und im Falle, daß sich die Partner nicht einigen können, durch Schiedsspruch einer ständigen *Kommission* entschieden werden.

Die bisherige gesetzliche Regelung der Personenbeförderung von 1934 und auch der dem Bundestag vorliegende Entwurf (Drucksache 255 vom 8. März 1958) tragen diesen Notwendigkeiten nicht ausreichend Rechnung. Im Gesetz muß festgelegt werden, welche Verkehrkbeziehungen durch die *Eisenbahn, die Post, die öffentlichen Nahverkehrsbetriebe und* durch die *gewerblichen Unternehmer* zu bedienen sind. Für die Verkehrsbedienung durch die *öffentliche Hand* sollten folgende *Grundsätze* gelten:

Den *Eisenbahnen* wären vorzubehalten und auf sie zu überführen der *Schienenparallelverkehr* einschließlich des *Schienenersatzverkehrs* und die *Diagonalverbindungen zwischen wichtigen Eisenbahnknotenpunkten.* Stichprobenweise Untersuchungen der *Kommission* haben ergeben, daß ein derartiges Zusammenspiel von Schienenverkehr und Omnibusverkehr innerhalb der DB nicht nur eine merkliche Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Personenverkehrs der DB in

seiner Gesamtheit, sondern darüber hinaus auch eine bessere Verkehrsbedienung für den Verkehrsnutzer erbringen wird.

Nach Ansicht der *Kommission* sollten die der Eisenbahn vorzubehaltenden Straßenverkehre, soweit sie sich in der Hand anderer öffentlicher Unternehmen befinden, schnellstens, spätestens nach Ablauf der Konzession, auf die Eisenbahn übertragen werden. Demzufolge hätte die *Post ihre* Schienenparallel- und Diagonalverkehre sofort auf die Eisenbahn zu übertragen; nach Ansicht der *Kommission* ist es nicht Aufgabe der Post, in Konkurrenz mit einem anderen Bundesbetrieb Personenbeförderung zu betreiben, so daß ein Bundesbetrieb den anderen aushöhlt und beide defizitär zu Lasten des Steuerzahlers wirtschaften. Die Postbeförderung auf den Parallelverkehren kann durch Verträge zufriedenstellend geregelt werden, soweit nicht die Post vorzieht, die Postbeförderung durch eigene, für diese Zwecke ausreichende Zustellfahrzeuge wahrzunehmen.

Die *kommunalen Verkehrsbetriebe* sollten sich auf die Bedienung des örtlichen Verkehrs und unmittelbaren Nachbarortsverkehrs beschränken. Soweit sie darüber hinaus Schienenparrallelverkehre betreiben, sollten sie ebenfalls diese Verkehre spätestens mit dem Ablauf der Konzessionen an die Eisenbahn abgeben. Auf eine vorzeitige Lösung durch Verwaltungsabmachungen sollte gedrungen werden.

Auch der *gewerbliche Straßenverkehr* sollte durch Gesetz veranlaßt werden, Schienenparallelverkehre und Verkehre zwischen Eisenbahnknotenpunkten der Eisenbahn zu überlassen. Eine vorzeitige Ablösung, wobei etwaige Entschädigungsleistungen zu Lasten der Eisenbahn gehen würden, ist anzustreben. Unberührt von diesen grundsätzlichen Regelungen bleiben Vereinbarungen, insbesondere Beschäftigungsverträge zwischen der Bundesbahn und den Unternehmern.

Soweit die DB über die ihr nach Ansicht der *Kommission* vorzubehaltenden Straßenverkehre hinaus *Flächen*verkehre betreibt, muß sie diese ebenfalls abgeben.

Die vorstehend entwickelten Grundsätze weichen zum Teil von dem Regierungsentwurf eines Personenbeförderungsgesetzes (Bundestagsdrucksache 255) ab. Um diesen Grundsätzen, soweit sie die DB betreffen, Rechnung zu tragen, empfielt die Mehrheit der *Kommission*, diesen Gesetzentwurf in folgenden Punkten zu ändern:

aa) Der einleitende Satz des § 8 Abs. 2 sollte folgende Fassung erhalten:

„(2) Zur Sicherung der Ordnung im Personenverkehr und zum Ausgleich der Interessen der Verkehrsträger, die Personenverkehr auf der Straße betreiben, haben die Genehmigungsbehörden bei Entscheidungen über Genehmigungsanträge unbeschadet der Vorschriften des § 13 Abs. 2 bis 5 folgende Grundsätze zu beachten:"

bb) § 8 Abs. 2 Nr. 1 sollte folgende Fassung erhalten:

„1. Im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (§§ 42 ff.), der parallel zur Schiene verläuft, haben die Schienenunternehmen den Vorrang. Schienenparallelverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen auf den in der allgemeinen Verkehrsrichtung der Schiene verlaufenden und für diesen Verkehr geeigneten Straßen, wenn Ausgangs- und Endpunkte oder wesentliche der zu bedienenden Orte Bahnstationen sind oder die zu bedienenden Orte überwiegend im Einzugsgebiet der Schienenverbindung liegen. Der gleiche Vorrang gilt für den Linienverkehr auf Bundesautobahnen und den Linienverkehr zur Herstellung von Querverbindungen zu Schienenverbindungen (Eckverkehr), wenn die Fahrgäste überwiegend von und nach Orten mit Bahnhöfen befördert werden. Die Schienenunternehmen haben ferner den Vorrang für einen Schienenersatzverkehr, wenn der Personenverkehr auf einer Schienenverbindung stillgelegt wird."

cc) Nach § 8 Abs. 2 sollte folgender neuer Absatz 3 eingefügt werden:

„(3) Kann eine abgelaufene Genehmigung für einen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nicht erneuert werden, weil ein Vorrang nach Absatz 2 geltend gemacht wird, so soll die Genehmigungsbehörde auf eine Einigung der Beteiligten hinwirken. Kommt eine Einigung nicht zustande, so kann die Genehmigungsbehörde demjenigen, dem der Vorrang nach Absatz 2 eingeräumt wird, auferlegen, an den bisherigen Unternehmer eine Entschädigung zu zahlen. Hierbei ist zu berücksichtigen, ob und wie lange die Linie von dem bisherigen Unternehmer zufriedenstellend bedient worden ist. Die Entschädigung darf die Höhe eines doppelten Jahresumsatzes der Linie nicht übersteigen."

dd) In § 8 sollte der bisherige Absatz 3 als Absatz 4 folgende Fassung erhalten:

„(4) Bei der Erneuerung ablaufender Genehmigungen, die nicht unter Absatz 3 fallen, soll berücksichtigt werden, ob die Linie von dem bisherigen Unternehmer zufriedenstellend bedient worden ist; beim Linienverkehr der Deutschen Bundespost soll auch berücksichtigt werden, ob die Verbindung von Personen- und Postsachenbeförderung sich bewährt hat."

ee) In § 45 Abs. 1 Satz 2 sollte das Semikolon durch einen Punkt ersetzt und folgender neuer Absatz 2 eingefügt werden:

„(2) Auf die Festsetzung und Genehmigung der Beförderungsentgelte und Beförde-

rungsbedingungen der Deutschen Bundesbahn finden die für den Eisenbahnverkehr geltenden Vorschriften Anwendung. Die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Deutschen Bundespost werden nach § 14 des Postverwaltungsgesetzes festgesetzt. Fahrplanänderungen, die die Deutsche Bundesbahn im Zusammenhang mit Änderungen des für den Eisenbahnverkehr geltenden Fahrplans vornimmt, bedürfen nicht der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Die Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen der Deutschen Bundesbahn und die Fahrpläne und Fahrplanänderungen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost sind in ihren amtlichen Mitteilungsblättern zu veröffentlichen; als amtliche Mitteilungsblätter gelten auch die Kursbücher."

Die Absätze 2 bis 4 werden Absätze 3 bis 5.

d) Sollte den Vorschlägen der *Kommission* für die Aufgabenteilung im Straßenverkehr vom Gesetzgeber nicht entsprochen werden, das heißt auch weiterhin einerseits dem Schienenverkehr Konkurrenz durch Parallelverkehre Dritter gemacht werden, andererseits die DB in der Flächenbedienung eingeschaltet bleiben, so sollte die DB nicht daran gehindert werden, ihren Besitzstand im Wettbewerb gegen Dritte zu behaupten oder durch Erwerb von Konzessionen zu erweitern.

In diesem Falle würde es sich empfehlen, die Straßendienste der DB — wie in den Niederlanden — zu regionalen Tochtergesellschaften zusammenzufassen. Die Anteile der Gesellschaft müßten ganz in den Händen der Eisenbahn bleiben; die Gesellschaften müßten betrieblich selbständig und grundsätzlich eigenwirtschaftlich arbeiten. Sie werden den Konkurrenzkampf gegen die übrigen Straßenverkehrsdienste nur bestehen, wenn sie frei bleiben von allen ihrer Eigenart nicht entsprechenden Vorschriften und Bestimmungen technischer, rechtlicher, insbesondere aber arbeitsrechtlicher Art, die aus dem Schienenbetrieb und dem Charakter der DB als Unternehmen des Bundes resultieren.

Eine solche organisatorische und wirtschaftliche Verselbständigung darf jedoch keinesfalls die Einheitlichkeit und Gesamtwirtschaftlichkeit des Personenverkehrs der DB auf Schiene und Straße beeinträchtigen. Die Statuten der zu bildenden Gesellschaften müßten eine enge Zusammenarbeit mit dem Betriebs- und Verkehrsdienst der DB gewährleisten. Betriebsleistungen, Fahrpläne und Umfang des vorzuhaltenden Fahrzeugparks müssen so aufeinander abgestimmt werden, daß das Hauptziel, den Personenverkehr auf der Schiene so rationell wie möglich zu bedienen, nicht nur nicht beeinträchtigt, sondern gefördert wird.

Sollte dagegen entsprechend den Vorschlägen der *Kommission* der DB nur der Schienenparallelverkehr und der „Diagonal-Verkehr" verbleiben und sie die Flächenbedienung abgeben, so wäre zwar auch eine weitgehende betriebliche Verselbständigung des Eisenbahnkraftverkehrs und seines Rechnungswesens zweckmäßig; auf die Bildung einer Tochtergesellschaft könnte jedoch in diesem Falle verzichtet werden.

Gleichgültig, welche Lösung gefunden wird, muß der Personenverkehr der DB auf Schiene *und* Straße künftig so organisiert sein, daß er sein Leistungsangebot den jeweiligen, örtlich differenzierten Verkehrsbedürfnissen anpassen und mit der Preisgestaltung der Marktlage folgen kann.

2. Tarifliche Maßnahmen zur Verbesserung der Erträge

Die Einsparung von Leistungen und sonstige Rationalisierungsmaßnahmen können die Wirtschaftlichkeit des Personenzugverkehrs wohl verbessern, jedoch keine ausgeglichene Ertragsrechnung herstellen. Die *Kommission* ist der Ansicht, daß dieses Ziel ohne eine ganz erhebliche Erhöhung der Einnahmen nicht erreicht werden kann.

Dabei kann zweifelhaft sein, ob es möglich ist, den Regeltarif des Personenzugverkehrs um mehr als 0,5 Pf anzuheben. Da das Defizit des Reisezugverkehrs aber seine wesentlichen Gründe in den völlig unzureichenden Entgelten im Berufs- und Schülerverkehr hat, ist eine Besserung der Ertragslage nur von dieser Seite her zu erwarten. Die *Kommission* wiederholt, daß der Berufsverkehr gegenüber einem Regeltarif von 7,5 Pf (2. Klasse) pro Person/km nur eine durchschnittliche Einnahme von 2,99 Pf (1958) und der Schülerverkehr nur eine solche von 1,26 Pf bringt und daß daher der Berufs- und Schülerverkehr sowie die teilweise einer unentgeltlichen Beförderung gleichkommenden (zum Überfluß auch noch mit Verwaltungskosten belasteten) Sozialverkehre in der Hauptsache für das Defizit des Personenzugverkehrs, für das kein Rechnungsausgleich gefunden werden kann, verantwortlich sind.

Bei der Prüfung der Möglichkeiten einer Tarifanhebung ist die *Kommission* vor allem zwei Einwendungen begegnet:

a) daß aus *sozialpolitischen* Gründen der Anhebung der Berufs- und Schülertarife enge Grenzen gesetzt seien;

b) daß aus *Wettbewerbsgründen* ebenfalls gewisse Grenzen nicht überschritten werden dürfen, wenn man eine nachteilige Abwanderung auf andere Verkehrsmittel oder den privateigenen Kraftverkehr vermeiden möchte.

Zu a)

Die Bedenken gegen eine Verteuerung der aus sozialpolitischen Gründen niedrig gehaltenen Tarife stützen sich in erster Linie darauf, daß seit jeher eine feste Relation zwischen Beförderungspreisen, Lebenshaltungskosten und Arbeitsverdienst bestehe. Eine Erhöhung insbesondere der Berufstarife könne also nur in dem Verhältnis erfolgen, wie der Ar-

beitsverdienst ansteige. Diese Relation erlaube deshalb nur eine Anhöhung um höchstens 30 v. H.*).

Die *Kommission* hat in dem Bewußtsein, daß die Anhebung der Berufs- und Schülertarife ein Politikum ersten Ranges ist, diesen Einwand besonders sorgfältig geprüft. Sie ist jedoch zu der Überzeugung gekommen, daß feste Relationen der genannten Art nicht anerkannt werden können. Auf vielen Gebieten des Lebensaufwandes haben sich besonders seit der Vollbeschäftigung die Ausgaben verschoben. Feste, den Aufwand beeinflussende Bindungen bestehen nur dort, wo die Preise noch bewirtschaftet sind oder durch staatliche Maßnahmen beeinflußt werden (z. B. Wohnungsmiete). Auf anderen Gebieten gestalten sich die Ausgaben durchaus individuell, das heißt sie werden den Lebensansprüchen und den besonderen Interessen des einzelnen angepaßt. So sind seit Jahren verstärkte Ausgaben für gehobene Bedürfnisse (Fernsehapparate, Kraftfahrzeuge, moderne Möbel usw.) zu verzeichnen, die den früheren Anteil an den Ausgaben wesentlich überschreiten. Eine Untersuchung über die Entwicklung der Verkehrsausgaben eines durchschnittlichen Haushalts einer mittleren Verbrauchergruppe hat ergeben, daß allgemeingültige Relationen zwischen ausgabefähigen Einnahmen und Verkehrsausgaben überhaupt nicht bestehen. Sie hat gezeigt, daß einem durchschnittlichen 4-Personen-Arbeitnehmer-Haushalt nach Abzug der Lebenshaltungskosten im Jahre 1952 ein Betrag von 20,11 DM/Monat und im Jahre 1958 ein Betrag von 46,91 DM/Monat zur freien Verfügung verbliebe.

Innerhalb dieses Betrages sind die Ausgaben für öffentliche Verkehrsmittel von 6,91 DM/Monat (1952) auf 12,98 DM/Monat (1958), die Ausgaben für übrige und eigene Verkehrsmittel von 2,21 DM/Monat (1952) auf 11,46 DM/Monat (1958) und die sonstigen Ausgaben außerhalb der Lebenshaltungskosten von 10,99 DM/Monat (1952) auf 22,47 DM/Monat (1958) gestiegen.

Die Vollbeschäftigung hat auch dazu geführt, daß Arbeitskräfte über weite Entfernungen aus Gegenden mit geringen Verdienstmöglichkeiten gesucht werden. Dadurch werden erhöhte Beförderungskosten notwendig. Es ist aber nicht einzusehen, weshalb die DB entgegen ihren eigenwirtschaftlichen Interessen zu diesen größeren Verdienstmöglichkeiten der Unternehmer, Arbeiter und Angestellten dadurch beitragen soll, daß sie praktisch weitgehend die Anfahrtkosten übernimmt. Die *Kommission* glaubt deshalb, daß es durchaus zu verantworten ist, die Beförderungsentgelte bei der heutigen Wirtschaftslage auf einen Stand anzuheben, der es der DB ermöglicht, die dem Berufs- und Schülerverkehr anzulastenden anteiligen Kosten (ohne anteiligen Schulden- und Kapitaldienst) zu decken. Sollte es aus politischen Gründen trotzdem für notwendig gehalten werden, die Fahrpreise unter den Kosten zu halten, so wäre über § 5 (Absatz 2) des Kommissionsvorschlages für ein neues Bundesbahngesetz die Möglichkeit eines finanziellen Ausgleichs gegeben. Dem Bund bliebe es alsdann überlassen, mit den an der Aufrechterhaltung des Eisenbahndienstes interessierten Kreisen über eine völlige oder teilweise Übernahme der Kosten Vereinbarungen zu treffen. Dieses Verfahren wird auch in anderen Ländern, z. B. in USA, angestrebt oder geübt.

Die *Kommission* glaubt, daß mit den sozialpolitischen Belastungen des Bundes Maß gehalten werden muß, insbesondere, wenn dadurch die unmittelbar interessierten und auch leistungsfähigen Kreise entlastet werden. Sie findet auch keinen überzeugenden Grund, weshalb die DB seit Jahren Lehrlinge und Schüler zu billigeren Preisen befördern muß als im normalen Berufsverkehr, ohne daß die ihr dadurch entstehenden Ausfälle von den Ländern erstattet werden, die nach dem Grundgesetz für die Förderung der kulturellen Aufgaben zuständig sind. Diese Lastenverschiebung geht so weit, daß der genannte Personenkreis häufig die 1. Wagenklasse in Anspruch nehmen kann, und zwar zu Sätzen, die bis 96 v. H. unter dem Regeltarif liegen, mit der Folge, daß voll zahlende Reisende keinen Sitzplatz finden. Die *Kommission* hält dies für einen Mißbrauch, der allerdings kennzeichnend ist für die allen eigenwirtschaftlichen Überlegungen entgegengesetzte Gestaltung der Schülertarife. Wenn ein Erziehungsberechtigter glaubt, daß sein Kind aus irgendwelchen Gründen die 1. Wagenklasse benutzen muß, so soll er dafür den vollen Fahrpreis zahlen.

Zu b)

Hinsichtlich der Befürchtung, daß eine erhebliche Anhebung dieser Tarife zu einer verstärkten Abwanderung der Berufstätigen und Schüler auf Straßenverkehrsmittel oder zum Individualverkehr führen müsse, hat die *Kommission* bereits darauf hingewiesen, daß die Einstellung des gesamten Personenzugverkehrs zu einer erheblichen Verbesserung der Ertragslage der Bundesbahn führen würde. Verhandlungen mit Vertretern der öffentlichen Verkehrsbetriebe und Gemeinden sowie im Ausland gesammelte Erfahrungen haben ergeben, daß bei einer erheblichen Tariferhöhung ein Teil der Berufstätigen versuchen wird, auf andere Verkehrsmittel auszuweichen. Die Vertreter der öffentlichen Verkehrsbetriebe haben jedoch unmißverständlich erklärt, daß ihnen weder die Transportmittel noch das Personal zur Verfügung ständen, einen größeren Teil des Berufsverkehrs aufzunehmen, zumal ihr Berufsverkehr im allgemeinen ebenfalls defizitär ist und aus dem allgemeinen Haushalt bzw. aus den Erträgen der übrigen Versorgungsbetriebe subventioniert werden muß. Die von der *Kommission* gehörten Vertreter der Städte haben erklärt, daß eine starke Abwanderung des Berufsverkehrs von der DB auf die öffentlichen Verkehrswege sehr bald zu Straßennotständen führen müsse, die durch eine Ausweitung des Straßenvolumens nicht aufgefangen werden könnten. Schließlich sei es völlig unmöglich, für einen solcherart verstärkten Individualverkehr Parkmöglichkeiten zu schaffen. Nach den Ermitt-

*) Dies wird damit begründet, daß einem Tarifindex (Berufsverkehrstarife) von zur Zeit 225 (1938 = 100) ein Index von 306 (1938 = 100) für den Bruttostundenverdienst und ein solcher von 287 (1938 = 100) für den Bruttowochenverdienst nach dem Stand vom 1. Mai 1959 gegenübersteht.

lungen der Wirtschaftsforschungsinstitute ist mit einer weiteren starken Zunahme des Kraftwagenverkehrs zu rechnen. Das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung Essen hat für den Zeitraum 1957 bis 1967 folgende Veränderung des Kraftfahrzeugbestands errechnet:

a) Pkw	+ 3 775 000 Einheiten	=	+ 153,7 v. H.
darunter für Arbeitnehmer	+ 2 510 000 Einheiten	=	+ 307,2 v. H.
b) Krafträder	− 1 247 000 Einheiten	=	− 52,2 v. H.
c) Lkw	+ 123 000 Einheiten	=	+ 19,4 v. H.
d) Omnibusse	+ 10 000 Einheiten	=	+ 35,7 v. H.
a) bis d) insgesamt	+ 2 661 000 Einheiten	=	+ 48,3 v. H.

Wenn diese Vorausschau richtig ist, so ist ohnehin mit einer vermehrten Belastung der Straße und mit einer ungewöhnlichen Zunahme, besonders der Arbeitnehmerfahrzeuge, zu rechnen. Die Zahlen zeigen, daß sich diese Entwicklung unabhängig von den Preisen der öffentlichen Beförderungsmittel vollzieht und letzten Endes soziologisch bedingt ist. Die Hebung des allgemeinen Wohlstandes, die Ausnutzung der Freizeit, gesteigertes Geltungsbedürfnis und damit erhöhte Aufwendungen für Luxusbedarf führen wie in Amerika zwangsläufig zur Anschaffung von Kraftwagen, damit aber ebenso zwangsläufig zu einer erheblichen Verlangsamung der Reisegeschwindigkeit auf der Straße in Ballungszentren. Damit aber wird nach Ansicht der *Kommission* die Benutzung eigener Fahrzeuge für den Weg zur Arbeitsstätte aus Zeitersparnisgründen eine natürliche Begrenzung finden und nach einer Übergangszeit wird das Gros der Versehrsteilnehmer wieder auf die schnellfahrenden, kreuzungsfreien Schienenwege zurückkehren. Die *Kommission* hat bei ihren Berechnungen eine Abwanderung von 25 v. H. des Berufsverkehrs und 15 v. H. des Schülerverkehrs 1958 einkalkuliert. Dabei sind die Auswirkungen der Aufhebung der sogenannten Sozialtarife und der Abwanderung im voll zahlenden Personenverkehr mit berücksichtigt.

Zusammenfassend hat die Kommission zur Frage der Umgestaltung der Personenverkehrstarife folgende grundsätzliche Überlegung angestellt:

Ausgehend von der Tatsache, daß sich — verbunden mit der heutigen Vollbeschäftigung — eine weitgehende soziale Umschichtung vollzogen und daß die Zahl der erwerbstätigen Menschen in der Bundesrepublik wesentlich zugenommen hat, stellt sich die Frage, ob es überhaupt noch sinnvoll ist, die Vergünstigungen für Dauerbenutzer der Eisenbahn auf bestimmte soziale Gruppen zu beschränken.

Weite Kreise des Mittelstandes und auch der freien Berufe beziehen heute kein höheres Einkommen als die Schichten, für die ursprünglich die Vergünstigungen des Berufsverkehrs gedacht waren. In der Bundesrepublik vollzieht sich zudem eine ähnliche Entwicklung wie in den USA und in zahlreichen europäischen Ländern, wo praktisch jeder arbeitsfähige Mensch in irgendeiner Form in das Erwerbsleben eingeschaltet ist. Dadurch hat die regelmäßige Benutzung der Eisenbahn einen weit größeren Umfang angenommen, als es bei Schaffung der sogenannten Arbeiterzeitkarten usw. der Fall war. Es besteht daher vom Gesichtspunkt der Gleichbehandlung kein gerechtfertigter Grund mehr, bei regelmäßiger Inanspruchnahme der Eisenbahndienste bestimmten Berufskreisen eine Sonderstellung einzuräumen.

Die *Kommission* ist daher der Meinung, daß eine Tarifermäßigung grundsätzlich jedem zugänglich sein soll, der die Eisenbahn häufig und regelmäßig in Anspruch nimmt. Diese Überlegungen haben übrigens auch in anderen Ländern — wie z. B. in den Niederlanden und Großbritannien — dazu geführt, *allgemeine* Rabatte unter Verzicht auf Sondertarife für Berufsverkehre zu gewähren. Diesen Weg, der zwar eine Abkehr von überlieferten Grundsätzen ist, aber auf die Dauer wirtschaftlich und sozial unvermeidbar sein wird, sollte man auch in der Bundesrepublik gehen. Damit würden auch überholte Vorstellungen beseitigt werden, die man mit den Begriffen „Arbeiterzeitkarte", „Arbeiterrückfahrkarte" usw. verbindet.

Die *Kommission* empfiehlt daher, ein allgemein ermäßigtes Abonnement für Dauerbenutzer der DB in Aussicht zu nehmen. Diese Maßnahme würde übrigens auch die DB dazu verpflichten, für diesen Verkehr besseres Wagenmaterial einzusetzen, als es bisher in dem unrentablen Berufsverkehr auf zahlreichen Verbindungen noch der Fall ist.

In Konsequenz dieser Überlegungen hält die *Kommission folgende tarifliche Maßnahmen für geboten:*

a) *Einführung einer allgemeinen beförderungsteuerfreien Zeitkarte mit einer durchschnittlichen Ermäßigung von 33⅓ v. H. gegenüber der Normalfahrkarte, die jedermann offensteht*

Das würde bedeuten, daß der die DB und die Wirtschaft belastende Bescheinigungszwang entfällt und daß die derzeitige starke Preisdegression der „Berufskarten" bei größeren Entfernungen entfällt, da ihr keine entsprechende Kostendegression gegenübersteht.

Die *Kommission* verkennt nicht, daß die Einführung dieser Zeitkarte als Wochen- und Monatskarte eine Erhöhung der bisher stark begünstigten Berufs- und Schülerfahrkarten auf 5 Pf Durchschnittseinnahme je Personen/km eine erhebliche Verteuerung des Berufsverkehrs und eine noch stärkere Verteuerung des Schülerverkehrs mit sich bringt. Sie ist aber der Meinung, daß bei der Festsetzung der Leistungsentgelte die Eisenbahn von ihrem Kostenaufwand ausgehen und für ihre Leistungen ein einigermaßen deckendes Entgelt erhalten muß, zumal sie keine Möglichkeiten mehr hat, durch Überschüsse aus anderen Verkehren ihr Defizit im Personenverkehr auszugleichen. Die *Kommission* glaubt,

daß, wenn es aus politischen Gründen für notwendig gehalten wird, der Eisenbahn diese Erhöhung ganz oder teilweise zu verwehren, diejenigen den Ausfall decken müssen, die an der Einräumung verbilligter Fahrpreise besonders interessiert sind. Das wären beim Berufsverkehr in erster Linie die Wirtschaft und zu einem Teil auch die kommunalen Körperschaften. Die *Kommission* ist weiter der Meinung, daß ungeachtet der empfohlenen Erhöhung der Schülertarife keineswegs die Möglichkeit einer über den allgemeinen Rabatt hinausgehenden Verbilligung abgeschnitten werden soll. Sie hält es für notwendig, daß nach wie vor denjenigen Bevölkerungskreisen, deren wirtschaftliche Leistungsfähigkeit begrenzt ist, die Ausbildung ihrer Kinder an ortsfremden Anstalten tunlichst erleichtert wird. Sie glaubt aber, daß nicht die Eisenbahn dazu berufen ist, die Kosten dieser Sonderverbilligung auf sich zu nehmen, sondern daß nach unserer verfassungsrechtlichen Struktur die Länder im Rahmen ihrer Kultur- und Erziehungshoheit die Mittel für eine Verbilligung der Eisenbahnfahrkarte, ebenso wie sie auch Schulgeld- und Lehrmittelfreiheit gewähren, aus dem Landeshaushalt bereitstellen sollen.

b) *Aufhebung nachstehender Tarife des sonstigen Sozialverkehrs:*

Vergünstigungen für

Arbeiterrückfahrkarten,
Binnenschiffer und Seeleute,
Heimarbeiter,
Schülerfahrkarten (Einzelfahrten),
Lehrgangsbesucher,
kinderreiche Familien,
erholungsbedürftige Kinder,
öffentliche Krankenpflege,
hilfsbedürftige Kranke,
mittellose Zöglinge und Pfleglinge,
mittellose Blinde, Taubstumme und
Schwerhörige und
Besuch von Kriegergräbern.

Auch hier hält die *Kommission* es für geboten, daß die Fürsorgeträger die Mittel bereitstellen, die im öffentlichen Interesse für die Verbilligung von Fahrkarten für notwendig gehalten werden. Nach der bisherigen Regelung hat die Eisenbahn durch ihre Preisermäßigung Aufgaben übernommen, die zweifellos in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinden und Gemeindeverbände gehören.

c) Von einer Erhöhung des Regeltarifs als eines Konkurrenztarifs rät die *Kommission* ab, wobei sie offenläßt, ob eine Erhöhung um 0,5 Pf in Übereinstimmung mit den Fahrpreisen anderer europäischer Eisenbahnen vertretbar ist.

Nach Verwirklichung der Vorschläge der *Kommission* sollten für Einzelreisende neben den Karten des Regeltarifs nur mehr vorgehalten werden

eine allgemeine Rückfahrkarte und
eine allgemeine Zeitkarte (für den Strecken- und Flächenverkehr).

Ob und inwieweit in besonderen Fällen, vor allem für die Benutzung von Sonderzügen, für Gruppenreisen oder bei besonderen regionalen Verhältnissen allgemein oder zeitlich und örtlich beschränkte Preisvergünstigungen gegeben werden können, sollte die DB in Zukunft auf Grund von Einzelkalkulationen unter Berücksichtigung der Marktlage entscheiden. Dabei könnte geprüft werden, ob auch im Nahverkehr — etwa für die Benutzer besonders kostengünstiger Züge — in regionalen Einzelfällen größere Ermäßigungen gegeben werden können.

Die Auswirkungen der unter a) und b) vorgeschlagenen Tarifmaßnahmen werden von der *Kommission* wie folgt kalkuliert:

	Millionen DM
(1) *Rechnerische Mehreinnahme* aus der Einführung einer *allgemeinen Zeitkarte* (errechnet auf Grund der Verkehrsleistungen 1958 im Berufs- und Schülerverkehr)	304,5
davon ab Einnahmeminderung aus Verkehrsschwund (Abwanderung auf andere Verkehrsmittel)	
25 v. H. des Berufsverkehrs 1958 (Einnahme 290,5 Millionen DM + rechnerische Mehreinnahme 195,5 Millionen DM = rechnerische Gesamteinnahme 486,0 Millionen DM) .	./. 121,5
15 v. H. des Schülerverkehrs (Einnahme 36,7 Millionen DM + rechnerische Mehreinnahme 109,0 Millionen DM = rechnerische Gesamteinnahme 147,7 Millionen DM) .	./. 21,9
verbleibt *Nettomehreinnahme*	161,1*)
(2) *Mehreinnahme* aus Aufhebung sonstiger Sozialtarife	67,0
(3) Zusammen mit den Einsparungen aus Einschränkung des Personenzugverkehrs mit	250,0
würde sich das wirtschaftliche Ergebnis der gesamten Personenbeförderung in Reisezügen um	478,1
verbessern.	

Dabei würden dem wirtschaftlichen Ergebnis des Personenzugverkehrs der Minderaufwand aus der Einschränkung der Verkehrsleistungen voll, die Mehreinnahme aus der Einführung einer allgemeinen Zeitkarte zum größten Teil und die Mehreinnahme aus der Aufhebung sonstiger Sozialtarife zu einem kleinen Teil zugute kommen.

Rechnet man hier kalkulatorisch neben dem Minderaufwand aus der Verringerung des Leistungsangebotes die Mehreinnahme aus dem Zeitkartenverkehr voll zugunsten des Personenzugverkehrs, als Ausgleich die Mehreinnahme aus der Aufhebung sonstiger Sozialtarife voll

*) vgl. jedoch IX. Teil Abschnitt B. Ziffer 15 lfd. Nr. 4

zugunsten des Schnell- und Eilzugverkehrs, so ergibt sich für den Personenzugverkehr folgendes Bild:

Der Betriebsverlust des Personenzugverkehrs, der 1958 847,3 Millionen DM betrug, vermindert sich um rd. 411 Millionen DM (250 Millionen DM + 161,1 Millionen DM) auf rd. 436 Millionen DM.

Berücksichtigt man, daß der Schnell- und Eilzugverkehr, dem hier kalkulatorisch die gesamte Mehreinnahme aus der Aufhebung sonstiger Sozialtarife mit rd. 67 Millionen DM zugerechnet wird, einen Betriebsgewinn von mindestens 300 Millionen DM/Jahr erbringen kann, so wäre damit der Verlust des Personenverkehrs als Ganzes auf rund 136 Millionen DM verringert.

Das verbleibende Defizit (ohne angemessene Verzinsung des investierten Kapitals) könnte daher nur noch im Laufe der Zeit durch technische und organisatorische Rationalisierungsmaßnahmen behoben werden.

C. Stückgutverkehr

I. Allgemeines

1. Nach dem Personenzugverkehr tritt der relative Verkehrsrückgang der DB am deutlichsten bei der Beförderung von Kleingut zutage. Wie beim Reiseverkehr ist auch im Stückgutverkehr durch das Vordringen des Kraftwagens ein struktureller Umwandlungsprozeß festzustellen. Dieser Umschichtungsvorgang hat sich in allen hochindustrialisierten und überhaupt in allen Ländern mit großer Konsumkraft vollzogen. Der Vorzug des Kraftwagens zeigt sich in seiner — gegenüber dem Großbetrieb „Eisenbahn" größeren — Beweglichkeit, durch den organisatorisch und kundendienstlich kostenwirksamen Einsatz kleinerer Einheiten, die größere Anpassungsfähigkeit seines Abfertigungsdienstes und Ladevorgangs, in der Einsparung zusätzlicher Umschlagsvorgänge an Verkehrsknoten, in der besseren Auslastung des Fahrzeugs, den wesentlich kürzeren Laufzeiten besonders im Nahverkehr, in der Unabhängigkeit vom Fahrplan und von vorhandenen örtlichen Anlagen und Abfertigungseinrichtungen. Gerade im Stückgutverkehr spielen die arteigenen Vorzüge des Kraftwagens für die Wahl des Verkehrsmittels durch den Versender eine entscheidende Rolle. Je umladeempfindlicher das Gut ist und je stärker die Vorteile einer Verpackungsersparnis ins Gewicht fallen, desto mehr schlägt der Vorteil des Kraftwagens mit seinem umladungsfreien Verkehr von Haus zu Haus zu Buch. Auch die Rationalisierung des Handels, insbesondere die Verringerung der Lagerhaltung beim Großhandel, hat zugunsten des Kraftwagens gewirkt. Schließlich bietet der Kraftwagen auch durch seine Verbindung mit der Kundenbedienung und der Kundenwerbung gerade für den Kleingutverkehr viele zusätzliche Vorteile. Alle diese Umstände gaben dem Kraftverkehr die Möglichkeit, sich an die speziellen Bedürfnisse des Kunden bei der technischen und kommerziellen Bedienung des einzelnen Transportvorgangs gut und schnell anpassen zu können.

2. Die aus diesem Strukturwandel resultierende Entwicklung sei durch folgende Zahlen gekennzeichnet:

1936 wurden etwa 13,15 Millionen t Stückgut und Sammelgut auf der Schiene befördert; mit dem Kraftwagen (gewerblicher Kraftverkehr und Werkverkehr) wurden nur etwa 8,5 Millionen t bewegt. Bis zum Jahre 1958 haben sich die Verhältnisse völlig umgestaltet. Einem Versand durch die DB von 7,128 Millionen t stehen über 45 Millionen t auf der Straße gegenüber. Von diesen entfallen etwa 39 Millionen t auf den Nahverkehr und 6 Millionen t auf den gewerblichen und den Werkfernverkehr. Gegenüber dem Vorkriegsstand ist die Stückgutbeförderung der DB insbesondere zwischen den Knotenpunkten zurückgegangen. Gemessen an den tonnenkilometrischen Leistungen entfallen auf den Stückgutverkehr der Eisenbahn aber immer noch 42 v. H. der gesamten Beförderungsleistungen (t/km) auf Schiene und Straße im Stückgutverkehr.

3. Der Stückgutverkehr benötigt bei allerdings kürzeren Wagenumlaufzeiten als im Wagenladungsverkehr im Durchschnitt 26 v. H. der täglich gestellten gedeckten Güterwagen. Er ist deshalb als ein Hauptverkehrszweig der DB anzusehen, obwohl mit den im Stückgutverkehr eingesetzten Güterwagen infolge ihrer geringen Beladung nur rund 2 v. H. der von der Bahn im öffentlichen Verkehr beförderten Gütermenge gefahren werden mit einer Verkehrsleistung von nur 2,4 v. H. des gesamten öffentlichen Güterverkehrs. Die Einnahmen aus dem Stückgutverkehr machen etwa 11 v. H. der Einnahmen aus dem gesamten öffentlichen Güterverkehr der DB aus.

Die Unwirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs beruht aber nicht nur auf der geringen Auslastung der eingesetzten Fahrzeuge, sondern vor allem darauf, daß der DB nur noch der unrentable Kleingutverkehr geblieben ist. Das sind die Güter, die wegen ihres geringen Gewichts, der kurzen Entfernungen, wegen ihrer Sperrigkeit oder weil sie als sogenanntes Feuergut nur in offenen Wagen gefahren werden dürfen, für den Kraftwagen uninteressant sind.

Die DB hat hier wie im Personenzugverkehr im wahrsten Sinne des Wortes das „Monopol der schlechten Verkehre", zumal sie häufig noch die Bedienung des unrentablen „Streuverkehrs" übernehmen muß. Die lukrativen Verkehre sind im wesentlichen abgewandert.

4. Schon die frühere Deutsche Reichsbahn hat versucht, dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten und

die Spediteure an der Eisenbahnbeförderung des Stückguts zu interessieren. Sie band eine Reihe von Spediteuren durch Ausschließlichkeitsverträge an sich, gewährte ihnen besondere Zuschüsse für Nebenleistungen und führte schließlich einen Ausnahmetarif für Spediteursammelgut in Wagenladungen ein. Dieser Ausnahmetarif ermöglicht den Spediteuren, den Verkehrsnutzern Kundensätze anzubieten, die selbst bei Einbeziehung der Rollkosten unter den Sätzen des Stückgutverkehrs liegen. Ohne Zweifel hat die DB mit Hilfe dieses Ausnahmetarifs beachtliche Teile des Stückgutgeschäfts halten und nach dem Kriege wieder auffangen können. Die Eisenbahn-Spediteure haben der DB im Jahre 1958 rd. 1,5 Millionen t Kleingut als Sammelgut in Wagenladungen zugeführt.

Im Sammelladungsverkehr der Eisenbahn-Spediteure werden aber die gleichen Waren wie im Güterfernverkehr auf der Straße befördert, also vornehmlich die handlicheren Güter und Sendungen, die keine Umladung erfordern. So hat schließlich auch der Sammelgutverkehr der Bahn, der die gleichen Auswahlmöglichkeiten wie der gewerbliche Kraftverkehr hat, dazu beigetragen, daß sich bei den Abfertigungen der Eisenbahn und ihren Umladestellen die Zahl wirtschaftlicher Beförderungsstücke noch weiter verringert hat. Immerhin sind aber diese Sammelgutmengen der Schiene verblieben und nicht auf den gewerblichen Güterfernverkehr abgewandert.

5. Zum Kleingutverkehr gehört neben dem Frachtstückgutverkehr auch der Eilstückgutverkehr und der — organisatorisch über den Reisezugverkehr abgewickelte und besonders abgerechnete — Expreßgutverkehr. Auch diese beiden Beförderungsarten decken nicht ihre anteiligen Vollkosten und haben trotz einer zweifellos wettbewerbsfähigen, guten und schnellen Verkehrsbedienung ebensowenig wie der Sammelladungsverkehr der Eisenbahn-Spediteure das Vordringen des Güterkraftverkehrs verhindern können.

6. In den nachfolgenden Abschnitten werden die Verlustursachen des Stückgutverkehrs im einzelnen analysiert und Maßnahmen zu ihrer Behebung empfohlen.

II. Die Kosten- und Ertragslage des Stückgutverkehrs

Nach der Kostenrechnung der DB, dem sogenannten Wirtschaftsergebnis, wurden im Jahre 1957 die dem Stückgutverkehr zuzurechnenden vollen Kosten (ohne Schuldendienst) mit 742,0 Millionen DM, die Erträge mit 410,3 Millionen DM, im Jahre 1958 die Kosten mit 815,6 Millionen DM und die Erträge mit 441,0 Millionen DM ausgewiesen. Demnach bestand in dieser Verkehrsart im Jahre 1957 ein Defizit von 331,7 Millionen DM, im Jahre 1958 ein solches von 374,6 Millionen DM; das Anwachsen des Fehlbetrags im Jahre 1958 ist zum Teil in einer erhöhten Zuteilung von Fixkosten wegen Rückgangs des Wagenladungsverkehrs begründet.

Eine von der *Kommission* veranlaßte Untersuchung der Abhängigkeit der Kosten von den Leistungen im Stückgutverkehr hat folgendes Ergebnis gezeitigt (auf den Kostengrundlagen des Jahres 1957):

	1957	Angenommene Leistungsminderung von 15 v. H.	Angenommene Leistungsminderung von 30 v. H.	Völliger Wegfall
	Millionen DM			
Abfertigung und Umladung	460,8	440,1	401,4	335,1
Zugbildung und Zugförderung	281,2	272,0	261,1	74,8
Zusammen	742,0	712,1	662,5	409,9
Einnahmen	410,3	362,7	298,6	—
Defizit	331,7	349,4	363,9	409,9

Der Stückgutverkehr trägt danach die von ihm unmittelbar verursachten leistungsabhängigen Kosten. Bei einem völligen Verzicht auf diese Verkehrsart würden der DB noch 409,9 Millionen DM an anteiligen Fixkosten verbleiben, die anderweitig gedeckt werden müßten. Ausreichende Überschüsse aus anderen Verkehrsarten stehen hierfür jedoch nicht zur Verfügung.

Die DB hat zwar seit Jahren verschiedene Arbeitsausschüsse zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs eingesetzt; ausreichende Untersuchungsergebnisse für die Analyse der Verlustquellen dieser Verkehrsart sind bisher jedoch nicht erarbeitet worden.

Es kann jedoch unbedenklich festgestellt werden, daß die Kosten- und Ertragsstruktur des Stückgutverkehrs vor allem durch folgende Faktoren nachteilig beeinflußt wird:

1. Bedienung einer zu großen Zahl von Abfertigungsstellen mit geringem Stückgutverkehr

Umfang und Grad der Wirtschaftlichkeit des Stückgutgeschäfts in den einzelnen Verkehrsbeziehungen ist nicht bekannt. Eine Auswertung der Versandstatistik, aus der wohl die gesamte Versandmenge, nicht aber Bestimmungsorte und Versandweiten entnommen werden können, hat ergeben, daß im Jahre 1957 Stückgut wie folgt aufgeliefert worden ist:

	Zahl der Güterabfertigungen (insgesamt — ohne Saarland — 5890)	Versand t	Anteil am Gesamtversand v. H.
Güterabfertigungen			
bis zu 170 kg arbeitstäglicher Versand	2 176	40,742	0,8
über 170 kg bis 330 kg arbeitstäglicher Versand	707	50,549	1,0
	2 883	91,291	1,8

Auf die restlichen rd. 3000 Güterabfertigungen entfallen somit im Versand 98,2 v. H. des Stückguts. Geht man davon aus, daß bei einer so breiten Streuung die Empfangsmenge prozentual in der gleichen Größenordnung liegt wie die Versandmenge, so würde die DB im Falle der Schließung der 2883 Güterabfertigungen für den Stückgutverkehr etwa 4 v. H. des Stückguts verlieren.

Dieser Sachverhalt ist von Wichtigkeit für die Beurteilung der Frage, ob man in Zukunft nicht die Kurswagen wesentlich einschränken kann und nur noch Bahnhöfe mit größerem Stückgutaufkommen (Versand/Empfang) auf der Schiene bedienen sollte.

2. Hohe Kosten der ladedienstlichen Behandlung (Manipulationskosten)

Einen entscheidenden Anteil an den Kosten des Stückgutverkehrs haben wegen des damit verbundenen Personalaufwands die sogenannten Manipulationskosten. Es handelt sich hierbei um die Kosten für Annahme, Verladung, Umladung, Lagerung, Ausladung und Ausgabe des Guts.

Eine von der *Kommission* veranlaßte Untersuchung der Abhängigkeit dieser Kosten vom Gewicht und der Sperrigkeit des Stückguts, die bei den Güterabfertigungen Münster (Westfalen) und Osnabrück vorgenommen wurde, hat ergeben, daß die Kosten in erster Linie durch die Aufwendungen für die ladedienstliche Behandlung des einzelnen Stücks bestimmt werden und daß sie erst in zweiter Linie von Größe und Gewicht der Stücke abhängen. Hierzu zwei Beispiele:

Gewichtsgruppe der Sendungen mit

	1 bis 30 kg	31 bis 80 kg	81 bis 300 kg	über 300 kg
a) Behandlung normaler Stückgüter auf der Umladebühne mit der Stechkarre:				
Stückgewichte (kg)	16	23	32	50
Zeitbedarf (Minuten)				
je Stück	2,24	2,33	2,30	1,72
je t	141,16	100,45	71,95	34,55
b) Behandlung unhandlicher Stückgüter auf der Feuergutrampe mit der Stechkarre:				
Stückgewichte (kg)	12,5	41	55	219
Zeitbedarf (Minuten)				
je Stück	5,68	5,70	5,76	6,94
je t	458,59	138,32	103,87	31,63

Der Unterschied im Zeitbedarf für normale und unhandliche Stückgüter ist sehr erheblich. Im übrigen nimmt der Zeitbedarf mit dem steigenden Stückgewicht ab.

Mag auch eine solche Untersuchung, welche die DB erstmalig anstellte, noch methodische Mängel und daher Fehler aufweisen, so kann doch als Ergebnis festgestellt werden, daß die Kosten der ladedienstlichen Behandlung durch den hohen Anteil der geringgewichtigen Stücke an der Gesamtzahl der zu verladenden, umzuladenden und auszuladenden Stücke bestimmt werden. Auch die Auslastung der Güterabfertigungen hat auf die Kostengestaltung Einfluß. Er ist jedoch erheblich geringer als die Kostenabhängigkeit von der Stückzahl. Die Bedeutung dieser Feststellung wiegt um so schwerer, als die Behandlungskosten nicht nur bei Annahme des Gutes entstehen, sondern sich bei den Umladestellen und Empfangsbahnhöfen wiederholen.

Deshalb hat sich auch der Kraftverkehr für solche ungünstige geringgewichtige Beförderung, vor allem im Streuverkehr, bisher nicht interessiert. Sie ist der DB infolge der ihr auferlegten Beförderungspflicht verblieben. Erschwerend kommt hinzu, daß es sich bei diesen Transporten nicht nur um geringgewichtige, sondern oft gleichzeitig um sperrige oder sonst unhandliche Güter handelt. Eine Stichproben-Untersuchung hat ergeben, daß 15 bis 25 v. H. der Frachtstücke sperrig und unhandlich sind und daher einen unverhältnismäßig hohen Arbeitsaufwand erfordern.

Wie sehr der Anteil geringgewichtiger Stücke überwiegt, zeigt folgende Übersicht aus dem Jahre 1956:

kg	Anzahl der Sendungen (in v. H.)	Menge (in v. H.)	Einnahme (in v. H.)
1 bis 20	25,0	4	8,0
21 bis 100	56,2	32	38,0
	81,2	36	46,0
101 bis 500	17,0	44	42,0
501 bis 1 000	1,2	11	6,7
über 1 000	0,6	9	5,3
	100,0	100	100,0

Wie unterschiedlich der Anteil der einzelnen Gewichtsgruppen bei der Eisenbahn und beim gewerblichen Güterfernverkehr auf der Straße ist, zeigt die Tabelle auf Seite 132.

Von der im öffentlichen Verkehr beförderten Gesamtmenge im Einzelgewicht bis zu 500 kg (55,4 v. H. des gesamten Stückguts) befördert die DB demnach rd. 94 v. H., während der Anteil des Kraftverkehrs nur 6 v. H. ausmacht.

Diese Statistiken geben allerdings nur unzureichenden Aufschluß über die Zusammensetzung des Stückgutverkehrs, weil auf die einzelne Sendung

Gewichtsgruppen der einzelnen Sendungen	Stückgutverkehr 1958								
	Eisenbahnen Anteil in			gewerblicher Güterfernverkehr Anteil in			Zusammen		
	Millionen t	v. H.*)	v. H.**)	Millionen t	v. H.*)	v. H.**)	Millionen t	v. H.	
1 bis 500 kg	3,8	94	70,4	0,24	6	12,6	4,04	100	55,4
501 bis 1 000 kg	0,9	72	16,6	0,35	28	18,4	1,25	100	17,1
über 1 000 kg	0,7	35	13,0	1,31	65	69,0	2,01	100	27,5
Zusammen:	5,4	74	100	1,90	26	100	7,30	100	100

*) Verhältnis Eisenbahn zu gewerblichem Güterfernverkehr
**) Anteil innerhalb des Verkehrszweiges

im Durchschnitt mehrere Einzelstücke kommen. Repräsentativerhebungen der DB im Jahre 1958 haben ergeben, daß im Durchschnitt gesehen eine Stückgutsendung sich aus drei Einzelstücken zusammensetzt. Legt man diese Zahl den insgesamt 50,2 Millionen Stückgutsendungen (nur öffentlicher Verkehr) im Jahre 1958 zugrunde, so wären insgesamt 150,6 Millionen Einzelstücke zu behandeln gewesen. Der Anteil der geringgewichtigen, kostenungünstigen Sendungen ist daher noch größer, als es das Zahlenbild ausweist.

Die *Anpassung der Beförderungsentgelte* im Stückgutverkehr an diese besondere Kostensituation ist daher von entscheidender Bedeutung. Außerdem erscheint eine *Verbesserung der Wirtschaftlichkeit* des Stückgutverkehrs dringend geboten. Näheres hierzu ist in den Vorschlägen im Unterabschnitt III ausgeführt.

3. Mangelnde Auslastung der Stückgutwagen

Eine weitere Quelle von Verlusten ist die mangelnde Auslastung der im Stückgutverkehr eingesetzten Güterwagen.

Die Beförderung des Stückguts erfolgt

a) in *Ortswagen;* diese enthalten nur Güter für den Zielbahnhof des Wagens,

b) in *Umladewagen;* diese enthalten Stückgüter, die auf dem Zielbahnhof umgeladen werden müssen. Diese Wagen können daneben auch Stückgüter für den Zielbahnhof des Wagens enthalten,

c) in *Kurswagen;* diese sind Stückgutwagen, die auf bestimmten Strecken und in bestimmten Zügen verkehren und dabei Stückgüter sammeln oder/und verteilen.

Diese Wagen werden im Eilstückgut-, Frachtstückgut- und Feuergutverkehr gebildet. Als „Feuergut" werden solche Güter behandelt, die mit anderen Gütern nicht zusammengeladen werden dürfen oder besonders lang und unhandlich sind (wie z. B. Landmaschinen), so daß sie nicht in gedeckten Wagen (G-Wagen) verladen werden können.

Aus nachstehender Übersicht ist die durchschnittliche Auslastung der im Stückgutverkehr eingesetzten Wagen je Wagenlauf ersichtlich:

	1956
	t
Kurs- und Doppelkurswagen	2,07
Orts- und Umladewagen (Frachtstückgut)	3,25
Orts- und Umladewagen (Eilstückgut)	2,42
Feuergutwagen	1,62

Dagegen betrug die durchschnittliche Auslastung im Bahn-Sammelgutverkehr der Spediteure *6,8 t* je Wagenlauf.

Die schlechte Auslastung der Wagen hat folgende Ursachen:

a) Hoher Anteil sperriger und nicht stapelfähiger Güter an der Gesamtmenge des bei der DB verbliebenen Stückgutes, was bei räumlich voller Ausnutzung des Wagens keine gewichtsmäßige Auslastung zuläßt.

b) Infolge der in § 74 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) vorgeschriebenen Lieferfristen müssen alle Abfertigungen täglich bedient werden. Daher sind die Transporte an feste tägliche Fahrplanzeiten gebunden, so daß eine länger befristete Sammlung und damit eine bessere Auslastung der Wagen unmöglich ist.

c) Bei geringerer Inanspruchnahme des G-Wagenparks neigen die Umladestellen dazu, mehr und damit schlechter ausgelastete Wagen abzurichten, was allerdings vielfach Umladekosten erspart.

d) Die tägliche Bedienung verkehrsschwacher Bahnhöfe, für die wenig Gut aufkommt, durch Kurswagen. Von etwas über 15 000 täglich eingesetzten Stückgutwagen entfallen rund 4000 auf Kurs- und Doppelkurswagen (Woche 19./25. Juli 1959).

Die Anstrengungen der DB um eine bessere Auslastung der Wagen haben in den letzten Jahren zu

einer Steigerung der durchschnittlichen Auslastung von 2,6 auf 3,0 t geführt. Diese Verbesserung um 15 v. H. verbessert jedoch die Kostensituation nicht wesentlich.

4. Häufigkeit der Umstellungen und Umladungen

Eine besondere Kostenbelastung des Eisenbahnstückgutverkehrs ist schließlich darin zu sehen, daß das Stückgut selbst bei kurzen Beförderungsweiten umgeladen werden muß. Im Durchschnitt wird jede Sendung beinahe 1,8 mal umgeladen. Hierbei ist der Ladevorgang am Versand- und Empfangsort nicht berücksichtigt. Die Häufigkeit der Umladungen kommt daher, daß in solchen Verbindungen, die man als Knotenverbindungen ansehen kann, nicht einmal 2 v. H. der gesamten Stückgutmengen der DB aufkommen. In diesen Verkehrsbeziehungen dominiert der Kraftverkehr. Die überwiegende Menge des Eisenbahnstückguts muß, bevor es den Empfangsbahnhof erreicht, mehrfach umgeladen werden.

Kalkulatorische, auf Eckwerte bezogene Untersuchungen haben ergeben, daß die Erträge eines Wagenlaufs bei einer Auslastung von 3 t im Durchgangsgüterzug (Dg) und im Nahgüterzug (Ng) erst bei Entfernungen von 40 km bzw. 50 km die unmittelbar verursachten (leistungsproportionalen) Kosten decken. Bei schlecht ausgelasteten Wagen (1 t) in Nahgüterzügen werden diese Kosten bis zu einer Entfernung von 80 km überhaupt nicht und auf eine Entfernung von 110 km nur dann gedeckt, wenn der Wagen nur zweimal rangiertechnisch behandelt (Umstellung) und das Gut einmal umgeladen wird. Solche Transporte (3-t-Wagen unter 50 km, 1-t-Wagen unter 110 km als Eckwerte) umfassen etwa 15 v. H. des Stückgutaufkommens in t. Daraus folgt, daß der Stückgutverkehr der DB bei Beförderung in schlecht ausgelasteten Wagen in Nahgüterzügen besonders unwirtschaftlich ist. Diese Feststellung gewinnt dadurch noch erhöhte Bedeutung, daß der Kraftverkehr vielfach die von ihm über weite Entfernungen gewinnbringend beförderten Stückgüter im Ablauf der Eisenbahn übergibt und damit die Kosten der auch für ihn unwirtschaftlichen Verteilung im Nahverkehr auf sie abwälzt.

Wenn auch die Untersuchungen der Kosten ergeben haben, daß die Stückgutbeförderung über kurze Entfernungen unwirtschaftlich ist, so ändert sich die Ertragslage jedoch bei steigenden Versandweiten. Etwa ab 300 km bei Beförderung in Durchgangsgüterzügen decken die Erträge die vollen Selbstkosten vor allem dann, wenn die Zahl der Umstellungen und Umladungen gering gehalten werden kann. Diese günstigsten Fälle kommen aber bei der derzeitigen Struktur des Eisenbahnstückgutverkehrs nicht häufig vor.

Den kostendeckenden Aktionsradius weiter zu ziehen, ist die *Kommission* durch ihre Vorschläge, u. a. auch auf dem Tarifgebiet, bemüht.

Unter den heutigen Bedingungen gliedern sich die Stückguteinnahmen nach Versandweiten wie folgt:

1958	Beförderte Menge 1000 t	Einnahmen Millionen DM	Einnahmen in v. H. der Gesamteinnahmen
1 bis 99 km	1,678	63,9	14
darüber	3,704	392,7	86
Insgesamt	5,382	456,6	100

Im Jahre 1956 entfielen von den Einnahmen des Stückgutverkehrs auf Sendungen bis 49 km 4,0 v. H. und auf Sendungen über 49 km bis 119 km 10,2 v. H. sowie auf Sendungen über 120 km und darüber 85,8 v. H. Die Sendungen auf kurze Entfernungen haben danach bis 1958 noch weiter zugenommen.

5. Unzureichende Entgelte für die Beförderungsleistungen der DB

Nach obigen Ausführungen bedarf es keiner besonderen Begründung, daß die Entgelte im Stückgutverkehr völlig unzureichend sind, insbesondere bei sperrigen voluminösen Gütern und auf nahen Entfernungen.

III. Vorschläge zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs

Das es die *Kommission* für unmöglich hält, daß der Fehlbetrag im Stückgutverkehr durch Überschüsse aus anderen Verkehrsarten gedeckt wird, bleibt nur übrig, die Wirtschaftlichkeit dieses Verkehrs durch

Senkung der Kosten und

Erhöhung der Erträge sowie

organisatorische Maßnahmen

zu verbessern.

Empfehlungen zur Senkung der Kosten

1. Schließung von Abfertigungen

Es wird empfohlen, die Stückgutabfertigungen der Bahnhöfe mit geringem Stückgutaufkommen (Versand und Empfang) zu schließen. Da von rd. 5890 Abfertigungen allein 2800 im Versand und Empfang nur 4 v. H. des gesamten Verkehrs bedienen, wird die Stückgutabfertigung auf fast allen kleinen Bahnhöfen geschlossen werden müssen, soweit sie nicht im Einzelfall einen größeren Stückgutverkehr aufzuweisen haben. Wo die Grenze für diese Schließungsaktion liegen wird, kann erst durch eine Spezialuntersuchung ermittelt werden. Es ist damit zu rechnen, daß möglicherweise nur ein kleiner Teil des Stückgutaufkommens der zu schließenden Abfertigungen dann bei den nächstgelegenen größeren Bahnhöfen aufgeliefert werden wird. Auch wenn man einer Lösung zustrebt, Anlieferung und Abholung durch den Kraftwagen mit dem Stückgutdienst der DB zu verbinden, um den Stückgutverkehr auf diese Weise der DB zu erhalten, so wird dieser Flächenverkehr — wie bereits dargelegt —

doch wesentlich verteuert werden müssen, gleichgültig, ob er durch die DB oder durch mit ihr verbundene Spediteure durchgeführt wird.

Die Schließung der kleinen Abfertigungen bringt für sich betrachtet keine nennenswerten örtlichen Einsparungen, da das Personal nur zu Bruchteilen für den Stückgutverkehr eingesetzt ist. Sie hat nur dann einen Sinn, wenn sie die Voraussetzung dafür bildet, den Umlauf von Kurswagen einzuschränken. Kurswagen sollten in Zukunft nur auf solchen Strecken noch eingesetzt werden, bei denen sie mindestens ebenso wirtschaftlich geführt werden können wie ausreichend belastete Ortswagen. Bestimmte Abfertigungsstellen sollten nur noch alle zwei Tage durch Ortswagen bedient werden.

Erhebliche Einsparungen bei den für den Stückgutverkehr zu schließenden Abfertigungsstellen lassen sich nur erzielen, wenn diese Bahnhöfe entweder in Agenturen umgewandelt oder als Bahnhöfe ganz aufgehoben werden können. Eine rationelle Bedienung dürfte voraussichtlich bei den Bahnhöfen vorliegen, die innerhalb von zwei Arbeitstagen ein Mindestaufkommen an Stückgut von 3 t haben.

2. Rationalisierung des Abfertigungsdienstes und Senkung der Manipulationskosten

Bei den verbleibenden Güterabfertigungen sollten die von der DB bereits sehr weit vorangetriebenen *Rationalisierungsmaßnahmen verstärkt fortgesetzt werden.* Es handelt sich hierbei in erster Linie um die Mechanisierung des Ladedienstes, die Palettierung und die Anwendung des Lochkartenverfahrens im Abfertigungsdienst. Da nach den Feststellungen der *Kommission* die bisherigen Rationalisierungsinvestitionen sich nicht in einer fühlbaren Kostensenkung, sondern fast nur als Arbeitserleichterung niedergeschlagen haben, ist *jeder weitere Investitionsaufwand nur dann gerechtfertigt, wenn Arbeitskräfte eingespart* und im mindest gleichen Verhältnis *Löhne in Abschreibungen und Zinsen umgewandelt* werden. Außerdem setzt die Vornahme einer weiteren Mechanisierung des Ladedienstes voraus, daß sich die DB über die künftige Konzeption ihres Stückgutverkehrs Klarheit verschafft hat und sämtliche Maßnahmen vorher genau durchkalkuliert sind.

Die *Komission* ist darauf hingewiesen worden, daß das schlechte Betriebsergebnis in der ladedienstlichen Behandlung des Stückguts wesentlich auf die *Gedingeregelung,* insbesondere auf die Festsetzung der Stückzeiten, zurückzuführen ist. Nach der heutigen Gesetzeslage bedarf die Festsetzung der Gedingestückzeiten der Mitbestimmung durch die Personalvertretung. Das hat dazu geführt, daß eine dem Investitionsaufwand entsprechende, laufende Anpassung der Arbeitsbedingungen nicht oder nur mit starken Verzögerungen und unter großen Widerständen erfolgte. Die *Kommission* bezweifelt, ob es unter den gegebenen Umständen überhaupt möglich ist, zu einer den Betriebsnotwendigkeiten Rechnung tragenden Arbeitsregelung zu gelangen, ohne daß die entsprechenden Gesetze (Personalvertretungsgesetz) geändert werden. Das geltende Personalvertretungsrecht mag zwar für öffentliche Verwaltungen durchaus geeignet sein, läßt sich aber nicht auf Unternehmen anwenden, die kaufmännisch geführt werden müssen und in einem schweren Wettbewerbskampf stehen.

3. Maßnahmen für bessere Auslastung der Wagen

Zur besseren Auslastung der Wagen ist es notwendig, der DB dort, wo eine tägliche Bedienung aus betriebswirtschaftlichen Gründen nicht mehr zumutbar ist, *längere Lieferfristen* zu gewähren. Die *Kommission* schlägt daher eine der heutigen Verkehrsentwicklung angepaßte *Änderung des § 74* der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Lieferfrist) vor. Diese Maßnahme würde eine erhebliche Einsparung von Leistungen im Güternahverkehr ermöglichen. Die DB wird aus eigenwirtschaftlichem Interesse bemüht sein, ihre von solchen Einschränkungsmaßnahmen betroffenen Kunden durch den Einsatz von Straßenverkehrsmitteln zufriedenzustellen.

Die Möglichkeiten einer besseren Auslastung der Wagen durch tarifliche Maßnahmen sind unter Ziffer 7a behandelt.

4. Maßnahmen zur Verminderung der Umstellungen und Umladungen

Die Zahl der Umstellungen wird durch die Lauflänge der Nahgüterzüge und durch die Abzweigung der Anschlußstrecken bestimmt; sie muß daher bis zu einer Neugestaltung des Güterzugverkehrs als gegeben angesehen werden. Auch die Zahl der Umladebahnhöfe kann nicht willkürlich verringert werden, weil die Gefahr besteht, daß die verbleibenden Umladestellen die aufkommenden Stückgutmengen ohne kostspielige Neubauten nicht bewältigen werden können. Dagegen sollten — wie bereits in Unterabschnitt II Ziffer 1 erwähnt — die Kurswagenläufe stark eingeschränkt und die verbleibenden Stückgutabfertigungen weitgehend nur noch mit geschlossenen Ortswagen bedient werden, wobei Abfertigungen mit schwächerem Verkehr künftig nur zwei- bis dreimal wöchentlich angelaufen werden dürften. Der Zustell- und Abholdienst der nicht mehr bedienten Abfertigungen wäre — unter Anwendung eines Haus-Haus-Tarifs — mit Kraftfahrzeugen durchzuführen, soweit dies wirtschaftlich getan werden kann. Damit würde gleichzeitig einer Abwanderung des Stückguts als Folge der Schließung von Abfertigungen entgegengewirkt. Die von der DB im Raume Hameln unternommenen Versuche weisen hier einen Weg, der in dem Umfang, in dem er sich als wirtschaftlich erweist, weiter verfolgt werden sollte. Bei diesen Versuchen wurde der Stückgutverkehr bestimmter Strecken eines Raums verkraftet und dieser Schienenersatzverkehr mit Stückgutlinienverkehr und unmittelbarer Bedienung bestimmter Einzelfirmen mit starkem Stückgutversand/Empfang kombiniert.

Soweit für diese Regelung organisatorische Maßnahmen erforderlich sind, wird auf Unterabschnitt IV verwiesen.

5. Aufhebung der Beförderungspflicht im Nahverkehr (bis 100 km)

Die *Kommission* hat grundsätzlich eine Gleichstellung der Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern empfohlen. In diesem Rahmen wäre auch die Beförderungspflicht der DB im Güternahverkehr in gleicher Weise wie beim Güterkraftverkehr aufzuheben. Damit würde die DB die Möglichkeit erhalten, eine mißbräuchliche Ausnutzung der Eisenbahn im Verteilerverkehr abzuwehren.

6. Eilstückgut und Expreßgut

Die *Kommission* empfiehlt, die Beförderungsart „Eilstückgut" und damit die besonderen Bestimmungen der EVO aufzuheben. Die *Kommission* hat von der DB für diese Beförderungen keine kalkulatorischen Unterlagen erhalten können. Sie hat daher auf entsprechende Untersuchungen in der Vorkriegszeit zurückgreifen müssen und dabei festgestellt, daß in sämtlichen Jahren, in denen die besondere Kostenlage des Eilstückgutverkehrs untersucht worden ist, die Betriebsverluste dieser Beförderungsart prozentual noch wesentlich höher waren als die des gesamten Stückgutverkehrs. Sie nimmt an, daß sich die Verhältnisse inzwischen nicht zugunsten einer Beibehaltung des Eilstückgutverkehrs verändert haben. Es muß allerdings verhindert werden, daß das bisherige Eilstückgut ohne kostendeckende Entgelte auf den heute zu billigen Expreßgutverkehr übergeht. Der Expreßgutverkehr verursachte der DB im Jahre 1957 einen Verlust von 118,4 Millionen DM (anteilige Vollkosten ohne Schuldendienst). Die zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit dieses Verkehrs und zur Verhinderung der Abwanderung des bisherigen Eilstückguts auf den Expreßgutverkehr angezeigten Tarifmaßnahmen sind in Ziffer 12 erörtert.

7. Empfehlungen zur Gestaltung des Stückguttarifs

Da die Maßnahmen zur Senkung der Kosten, gemessen an der Größe des Fehlbetrags des Stückgutverkehrs, nur eine mäßige Auswirkung haben werden, erscheint es der *Kommission* unerläßlich, zur Verbesserung der Ertragslage des Stückgutverkehrs die bisherige Tarifsetzung für das Stückgut zu ändern.

Die Höhe der Beförderungsentgelte deckt weder insgesamt die vollen Kosten des Stückgutverkehrs noch entspricht die Gestaltung des Tarifs im einzelnen der Kostenstruktur der verschiedenen Transportvorgänge. Grundsätzlich sollten die Tarife den Kosten angepaßt werden, soweit es die Wettbewerbslage zuläßt.

Die *Kommission* hält deshalb folgende Einzelmaßnahmen für erforderlich:

a) Es sollte — den guten Erfahrungen ausländischer Eisenbahnverwaltungen (insbesondere Großbritannien, Niederlande) folgend — der *Rauminhalt* der Stückgutsendungen das tragende Element der Tarifbildung sein. Damit könnten die sperrigen Güter entsprechend dem durch sie verursachten besonders großen Aufwand belastet werden.

b) Die von Gewicht und Entfernungen unabhängigen Grundgebühren sollten nicht auf die einzelne Sendung, sondern auf das einzelne Stück bezogen werden. Außerdem wären die Gebühren für geringgewichtige Sendungen stärker anzuheben.

c) Für Transporte über geringe Beförderungsweiten — etwa bis 120 km — sollten die Tarife zur Anpassung an die Kostenlage erhöht werden, so daß der neue Tarif bei etwa 300 km Entfernungen in den heute geltenden Tarif einmünden würde, unbeschadet der grundsätzlichen Anhebung des Gesamttarifs.

d) Die *Kommission* billigt das Bestreben der DB, für größere oder „bahntreue" Verlader nach schweizerischem und holländischem Vorbild einen *Pauschaltarif* einzuführen.

Ein solcher Tarif beruht auf dem Grundsatz, alle Stückgutsendungen eines Verladers nach einem Einheitssatz abzufertigen, der nach dem Durchschnittsgewicht und der durchschnittlichen Entfernung aller von einem Kunden aufgegliederten Stückgutsendungen errechnet wird. Dieses Pauschalverfahren würde die Abfertigung auf seiten des Verladers wie auf seiten der Eisenbahn erheblich vereinfachen und ihr auch gestatten, einen Teil dieser Ersparnisse den Verfrachtern als Rabatt zu gewähren.

Voraussetzung für die Anwendung des Pauschaltarifs ist die Auflieferung einer bestimmten Jahresmenge oder einer bestimmten Quote des gesamten Stückgutaufkommens bei dem Kunden. Auch dürfen kleinere Sendungen im Gegensatz zu den Tarifen ausländischer Eisenbahngesellschaften im Pauschaltarif nicht besonders begünstigt werden.

Ein entscheidender Beitrag zur Verminderung des Verlustes im Stückgutverkehr darf allerdings durch die Einführung von Pauschaltarifen nicht erwartet werden, weil damit zu rechnen ist, daß der Kraftverkehr mit Gegenmaßnahmen, z. B. Preisnachlässen, reagieren wird.

e) Ferner empfiehlt die *Kommission* zu prüfen, durch Einführung eines Haus-Haus-Tarifs — entweder im Zusammenhang mit dem Pauschalverfahren oder als selbständiger Tarif — den Wettbewerb mit dem Kraftwagen aufzunehmen.

f) Hingegen glaubt die *Kommission*, die Einführung eines *allgemeinen Knotenpunkttarifs*, der für alle Stückgutbeförderungen zwischen Knotenpunkten (etwa 600 bis 700 Verkehrsbeziehungen) ermäßigte Sätze bieten würde, *nicht empfehlen* zu können. Die zwischen den in Betracht kommenden Knoten zum Teil beförderte Stückgutmenge ist so gering, daß der Anreiz, der mit solchen Tarifen beabsichtigt ist, sich nicht in einer wesentlichen Ertragsverbesserung auswirken würde. Hinzu kommt, daß bei der starken Stellung des Kraftwagens im Knotenpunktverkehr die Spedition und die gewerblichen Kraftverkehrsunternehmen zweifellos mit wirksamen Gegenmaßnahmen antworten würden.

Die von Vertretern der DB durch einen allgemeinen Knotenpunkttarif erwarteten Vorteile könnten *besser* durch die von der *Kommission* vorgeschlagenen *Sondervereinbarungen* als *gezielte Einzelmaßnahmen* erreicht werden.

8. Die *Kommission* kann einer *Aufhebung des Sammelgutverkehrs,* die von manchen Seiten zur Gesundung des Stückgutverkehrs empfohlen wird, in Anbetracht der derzeitigen Verhältnisse *nicht zustimmen.* Dagegen schlägt sie vor, die für die Eisenbahn weitgehend unrentablen Sätze des Sammelguttarifs der 3,5 t-Klasse und 5 t-Klasse zu beseitigen und den Sammelguttarif in eine gewisse Relation zu dem neugestalteten Stückguttarif anzuheben.

9. Der Expreßguttarif muß gleichzeitig mit der Anhebung des Stückguttarifs erhöht werden (vgl. Abschnitt D dieses Berichtsteils).

Die *Kommission* empfiehlt die Änderung des Stückguttarifs als vordringliche Arbeit in Angriff zu nehmen und ihn in der ersten Etappe kräftig anzuheben. Auf Grund der danach gemachten Erfahrungen muß der Tarif in der Folgezeit weiterausgestaltet und angehoben werden, bis ein optimaler Unterschied zwischen Einnahme und Ausgabe des Stückgutverkehrs erreicht ist.

IV. Vorschläge zur organisatorischen Gestaltung des Stückgutverkehrs

1. Die *Kommission* hat sich davon überzeugt, daß mit den in Unterabschnitt III empfohlenen Maßnahmen zwar eine erhebliche Verbesserung der Ertragslage, aber nicht die volle Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs zu erreichen ist.

Sie hat daher — über die betriebswirtschaftlichen und tariflichen Überlegungen hinaus — geprüft, ob der defizitären Entwicklung dieser Verkehrsart zusätzlich durch eine organisatorische Neugestaltung begegnet werden kann.

2. Es wurde bereits betont, daß die Versuche der Eisenbahn, der Entwicklung durch Einrichtung eines Bahnsammelgutverkehrs unter gleichzeitiger Aufrechterhaltung ihres eigenen Stückgutdienstes Einhalt zu gebieten, keinen entscheidenden Erfolg gebracht haben. Die *Kommission* hat untersucht, ob nicht durch eine Intensivierung des Bahnsammelgutverkehrs und damit durch gleiche Werbe- und Abfertigungsmethoden, wie sie die Kraftwagenspedition anwenden kann, der verladenden Wirtschaft ein Anreiz zur Benutzung der Eisenbahn geboten werden sollte. Es wäre daran zu denken, die der DB gehörige Speditionsfirma Schenker & Co. in ähnlicher Weise für die Bedienung des Stückgutverkehrs einzusetzen, wie es die Niederländischen Staatsbahnen mit ihrer Tochtergesellschaft van Gend und Loos beispielgebend getan haben, die mit etwa 200 angeschlossenen Vertragsunternehmen als Erfüllungsgehilfen arbeitet. Es darf allerdings nicht verkannt werden, daß die Gründung der Firma van Gend und Loos in einer Zeit stattfand, als die Wettbewerbslage der Bahn noch nicht so angespannt war wie heute und es noch möglich war, eine größere Zahl von Straßenverkehrsunternehmen aufzukaufen oder an sich zu binden. Gleichwohl dürfen die Vorteile, die eine solche Lösung auch heute noch bietet, nicht unterschätzt werden. Die *Kommission schlägt daher vor,* sie für die DB nutzbar zu machen und die Abfertigung, Be-, Ent- und Umladung im Stückgutverkehr auf eine entweder bereits bestehende oder noch zu gründende *bundesbahneigene — nicht an die Dienstvorschriften* und das *allgemeine Entlohnungssystem* der DB gebundene — *Tochtergesellschaft als Erfüllungsgehilfen der DB zu übertragen.* Diese Gesellschaft *soll auch die An- und Abfuhr des Stückgutes* übernehmen sowie Stückgutlinienverkehre auf der Straße, soweit solche im Rahmen einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung durch die Eisenbahn geboten sind, betreiben. Die Lagerhallen und Abfertigungseinrichtungen der DB wären der Gesellschaft zu verpachten.

Die *Kommission* stützt ihre Empfehlung auf folgende Erwägungen:

Es ist nicht zu erwarten, daß die heute im Stückgutdienst der Eisenbahn angewendeten Arbeitsmethoden so verfeinert und erfolgsabhängig gestaltet werden können, daß Arbeitsleistung und Entlohnung sich entsprechen. Die Erfahrungen mit dem Gedinge haben gezeigt, daß zwischen dem Entlohnungssystem der Eisenbahn und dem der gewerblichen Kraftverkehrs- und Speditionsbetriebe erhebliche Unterschiede bestehen, die sich für die privatwirtschaftlichen Einzelbetriebe vorteilhaft auswirken. Eine Verlagerung der arbeitsintensiven Vorgänge des Stückgutverkehrs auf eine Stückgutgesellschaft würde den Wettbewerbsvorsprung des konkurrierenden Kraftverkehrs einschränken, weil die Gesellschaft ihre Geschäfte eigenwirtschaftlich betreiben müßte, ihre Betriebsbedingungen den wechselnden Anforderungen elastisch anpassen könnte und somit besser in der Lage wäre, den Wettbewerb zu bestehen. Die Erfolge der holländischen Organisation — wie übrigens auch des deutschen Güterkraftverkehrs — beruhen gerade darauf, daß sie alle ihnen übertragenen Aufgaben ausschließlich nach kaufmännischen Grundsätzen ohne alle die Bindungen erledigen kann, die jeden staatlichen, mit einem Beamtenkörper arbeitenden Verkehrsapparat belasten (freiere Personalauslese, keine Laufbahnvorschriften, keine Dienstdauervorschriften, Anpassung des Personalbestandes an den jeweiligen Geschäftsumfang, Kündigungsmöglichkeiten, Gewinnbeteiligung). Dabei würde die DB nach wie vor Vertragspartner des Stückgut-Verladers bleiben.

3. Die *Kommission* erwartet von der in Ziffer 2 vorgeschlagenen Lösung weitere Fortschritte in Richtung auf eine verbesserte Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs. Da aber auch in Kreisen der Beteiligten Zweifel geäußert worden sind, ob diese Lösung ausreicht, hat die *Kommission* — den Hinweis in Ziffer 2 des Beschlusses des Deutschen Bundestages vom 12. Februar 1958 (Gemeinschaftslösung mit anderen Verkehrsträgern) aufnehmend — geprüft, ob das Ziel der Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs durch eine *Zusammenarbeit der Verkehrsträger Schiene und Straße* unter *Einbeziehung*

der Spediteure besser und schneller erreicht werden kann. Sie hat dazu Vertreter der Spedition und des Güterkraftverkehrs gehört und um Vorschläge gebeten. Die ihr zugegangenen Anregungen waren jedoch noch so wenig konkret, daß die *Kommission* darauf keine tragfähige Konzeption aufbauen konnte.

Grundsätzlich ist zu diesem Fragenkomplex folgendes zu erwägen:

a) In der Eigenart des Stückgutgeschäfts und in der gerade hier sehr empfindlichen Wettbewerbslage liegen bekanntlich große Unsicherheiten. Da das Sammeln und Verteilen der vielen Kleingutsendungen — besonders auf kurze Entfernungen — auch für die Bahnsammelgutspediteure nicht lukrativ wäre, befürchten diese, daß die Übertragung des gesamten Stückgutverkehrs auf die in Ziffer 2 empfohlene Gesellschaft nur eine Verlustüberwälzung bedeuten würde. Die der DB verbleibenden Verkehre würden überdies auch weiterhin dem scharfen Wettbewerb des gewerblichen Kraftverkehrs ausgesetzt sein. Sie haben deshalb der *Kommission* empfohlen, den Rahmen weiter zu spannen und den Versuch zu machen, in die Zusammenarbeit auch die für den Straßengüterverkehr tätigen Spediteure sowie den gewerblichen Güterkraftverkehr einzubeziehen. Spedition und Frachtführer sind im Straßengüterverkehr vielfach identisch. Gerade die wichtigsten Unternehmungen der Spedition arbeiten mit eigenen Kraftverkehrsbetrieben und haben sich zu Gemeinschaften und Liniendiensten zusammengeschlossen, deren Zweck vor allem in der Gewinnung von Rücktransporten besteht. Der Vorschlag, den Kreis der Beteiligten zu erweitern, gründet sich auf die Erkenntnis, daß die Eisenbahn auch bei Ausnützung aller ihr gegebenen Möglichkeiten allein nicht imstande sein werde, der Verladerschaft die gleichen Fazilitäten zu bieten, wie es der Kraftverkehr aus den bereits angegebenen Gründen vermag.

b) Das Zusammengehen mit dem gewerblichen Güterkraftverkehr würde möglicherweise dazu führen, Stückgut, das heute in großem Umfang vom Werkverkehr befördert wird, für den öffentlichen Verkehr zurückzugewinnen und damit die Ertragslage der Eisenbahn wie des gewerblichen Güterkraftverkehrs zu verbessern. Die Entwicklung des Werkverkehrs in Deutschland, wie auch in anderen Ländern ist gerade darauf zurückzuführen, daß der Kaufmann für den Transport seiner Güter eine auf die Bedürfnisse seines Betriebs zugeschnittene Verkehrsform geschaffen hat, die ihm jederzeit zur Verfügung steht, eine rasche und sichere Beförderung seines Gutes sowie Ersparnisse bei der Verpackung gewährleistet. Er ist dazu um so leichter in der Lage, als die Transportkosten im Verhältnis zum Preis des Endproduktes relativ gering sind und er diesen Aufwand unschwer den Generalunkosten seines Betriebs anlasten kann.

Welchen Wert der Kaufmann dem Werkverkehr als Service beimißt, wird daraus ersichtlich, daß sich die Transporte im Werkverkehr — trotz einer die Transportkosten stark erhöhenden und sie oft überschreitenden zusätzlichen Beförderungsteuer — seit 1959 wieder vermehrt haben und damit der relative Anteil der Stückgutbeförderung durch den öffentlichen Verkehr abgenommen hat. Es liegt deshalb nahe, daß alle öffentlichen Verkehrsträger — also sowohl der gewerbliche Güterkraftverkehr als auch die Eisenbahn — sich unter Beteiligung der Spediteure zu gemeinsamen Bemühungen zusammenfinden und nach Möglichkeiten suchen, dem Vordringen des Werkverkehrs durch ein gleichwertiges Leistungsangebot entgegenzuwirken.

c) Ein solcher Zusammenschluß zwischen den öffentlichen Verkehrsträgern unter Einschluß der Spedition, auf deren besondere kaufmännische Fähigkeiten nicht verzichtet werden kann, müßte allerdings sicherstellen, daß der Eisenbahn ein ihrem heutigen Verkehrsaufkommen etwa entsprechender Anteil und Einfluß eingeräumt wird.

Die DB befürchtet, daß bei einer derartigen Gemeinschaftslösung die Spedition dazu neigen werde, in stärkerem Maße als bisher die ihr nahestehenden oder selbst gehörenden Kraftverkehrsunternehmungen heranzuziehen, und daß dadurch der Anteil der DB am Stückgutverkehr weiter geschmälert werden könne.

Der Einfluß der DB könnte aber in personeller Hinsicht dadurch gewährleistet werden, daß neben einem Vertreter des Stückgutverkehrs auf der Straße ein entsprechend geschulter Beauftragter der DB in die Leitung der Gesellschaft eintritt und daß auch durch eine „Neutralisierung" des Aufsichtsrats eine gerechte Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten sichergestellt wird.

d) Die DB hätte der neuen Organisation den Abfertigungsdienst, das Umladegeschäft und den Werbedienst zu übertragen. Ob sich letzteres mit den Interessen der DB hinsichtlich der kundendienstlichen Pflege ihres Wagenladungsverkehrs vereinbaren läßt, bedarf allerdings noch einer sorgfältigen Untersuchung. Die Interessen der DB müßten bei Übertragung des Werbedienstes jedenfalls vertraglich einwandfrei sichergestellt werden. Durch eine solche Zusammenarbeit würden diejenigen Unkostenfaktoren aus der Betriebsrechnung der DB eliminiert, die heute besonders belastend auf ihre Ertragsrechnung wirken. Die DB würde vorzugsweise die Beförderung auf größere Entfernungen und in geschlossenen Ladungen oder Zügen zu übernehmen haben. Hiermit könnte eine bessere Ausnutzung ihres Wagenparks und ihres Zugdienstes erreicht werden.

e) Es ist zu erwarten, daß die neue Gesellschaft eine ähnliche Anziehungskraft auf Außenseiter ausüben wird wie van Gend und Loos. Es wäre deshalb nicht erforderlich, ihr eine Beförderungspflicht gesetzlich aufzuerlegen. Die Gesellschaft wird aus eigenwirtschaftlichen Gründen bestrebt sein, den Bedürfnissen der verladenden Wirt-

schaft gerecht zu werden. Für eine schlagkräftige Organisation wäre keineswegs der Zusammenschluß aller Spediteure notwendig. Ein derartiges „Mammutgebilde" würde zwangsläufig zu schwerfällig, zu bürokratisch und damit auch zu teuer arbeiten. Es wird sich daher nur um ein Zusammengehen mit besonders leistungsfähigen Spediteuren handeln, die ihrerseits — ähnlich wie in Holland und Frankreich — zur Flächenbedienung Vertragsunternehmen heranziehen werden. Das kann allerdings dazu führen, daß auch die übrigbleibenden Spediteure sich zusammenschließen und einen in sich geschlossenen Konkurrenz-Stückgutlinienverkehr auf der Straße aufbauen. Eine solche Entwicklung, gegen die vom Standpunkt des Wettbewerbs nichts einzuwenden wäre, müßte in Kauf genommen werden.

f) Hinsichtlich der Beförderungsentgelte muß selbstverständlich angestrebt werden, sie der tatsächlichen Kostenlage anzupassen. Die Gesellschaft müßte auf alle Fälle für den Eisenbahntransport solche Preise zahlen, daß die DB die ihr verbleibenden, nunmehr geringeren Vollkosten in dieser Verkehrsart decken kann. Vor allem wird man auch bei dieser Organisation des Stückgutgeschäfts es nicht vermeiden können, die Struktur des derzeitigen Stückguttarifs entsprechend den von der *Kommission* gegebenen Empfehlungen zu ändern und insbesondere im Nahverkehr bei voluminösen und geringgewichtigen Gütern kräftig anzuheben. Das könnte auch vom Standpunkt der verladenden Wirtschaft nicht beanstandet werden, da auch sie für ihre Leistungen kostendeckende Preise fordert.

g) *Es wird dem Bundesminister für Verkehr empfohlen,* sich um eine Gemeinschaftslösung durch einen intensiven Meinungsaustausch mit den beteiligten Kreisen weiter zu bemühen. Trotz der augenfälligen Schwierigkeiten und der widerstreitenden Interessen, die einer solchen Lösung entgegenstehen, ist die *Kommission der Auffassung,* daß die Anregung des Bundestages mit Nachdruck *weiter verfolgt werden sollte.*

Unabhängig davon, welche der vorstehend vorgeschlagenen organisatorischen Lösungen verwirklicht wird, hält die *Kommission* die *Durchführung der in Unterabschnitt III gegebenen Empfehlungen* zur *innerbetrieblichen Rationalisierung* und zur Tarifgestaltung für *unbedingt erforderlich,* da auch selbständige Stückgutgesellschaften ohne deren Verwirklichung nicht wirtschaftlich arbeiten könnten.

Die weitere Erörterung der Gemeinschaftslösung darf daher keinesfalls Anlaß dazu geben, die unumgänglichen Maßnahmen zur Sanierung des Stückgutverkehrs der DB, insbesondere die dringend gebotene strukturelle Umgestaltung des Stückguttarifs, aufzuschieben.

D. Gepäck-, Expreßgut- und Postbeförderung

1. Einnahmen und Aufwendungen aus der Gepäckbeförderung, dem Expreßgut sowie den Leistungen für die Bundespost setzen sich wie folgt zusammen — nur Schienenverkehr (ohne S-Bahn und Saarland) —:

	Gepäck und Nebeneinnahmen		Expreßgut		Postbeförderung		Insgesamt	
	in Millionen DM							
	1957	1958	1957	1958	1957	1958	1957	1958
Einnahmen								
Schnellzüge	16,2	18,1	111,7	126,6	39,9	46,7	167,8	191,4
Eilzüge	6,4	4,4	27,0	34,6	12,3	14,9	45,7	53,9
Personenzüge	3,4	4,1	28,2	31,1	29,2	32,0	60,8	67,2
Güterzüge	—	—	4,1	6,1	29,3	34,7	33,4	40,8
	26,0	26,6	171,0	198,4	110,7	128,3	307,7	353,3
Aufwendungen ohne Schuldendienst								
Verkehrliche Abfertigung	19,7	rd. 20,3	142,5	rd. 149,0	—	—	162,2	rd. 169,3
Betriebliche Abfertigung und Zugbildung	5,1	rd. 5,2	19,5	rd. 20,4	13,1	rd. 13,8	37,7	rd. 39,4
Zugförderung	13,6	rd. 14,0	51,5	rd. 53,8	53,5	rd. 56,7	118,6	rd. 124,5
Vorhaltung der Fahrzeuge	5,4	rd. 5,6	31,9	rd. 33,4	15,3	rd. 16,2	52,6	rd. 55,2
Vorhaltung der Bahnanlagen	8,9	rd. 9,1	28,5	rd. 29,8	20,0	rd. 21,2	57,4	rd. 60,1
Verwaltung	2,9	rd. 3,0	15,5	rd. 16,2	4,7	rd. 5,0	23,1	rd. 24,2
	55,6	57,2	289,4	302,6	106,6	112,9	451,6	472,7
Ergebnis (ohne Schuldendienst)	./. 29,6	./. 30,6	./. 118,4	./. 104,2	+ 4,1	+ 15,4	./. 143,9	./. 119,4

Für vorstehende Verkehre gilt dasselbe wie für den Personen- und Stückgutverkehr, daß nämlich rentable und unrentable Verkehrsleistungen der einzelnen Kategorien miteinander vermischt sind.

2. Der Verlust aus der *Gepäck- und Expreßgutbeförderung* — nur Schienenverkehr (ohne S-Bahn und Saarland) —, die überwiegend in Schnell- und Eilzügen erfolgt, ist aus nachstehender Übersicht zu entnehmen:

1958	Gepäck		Expreßgut	
	Gesamtkosten	Marginalkosten	Gesamtkosten	Marginalkosten
	in Millionen DM			
Abfertigung	21,2	15,1	155,4	104,7
Zugbildung	4,6	0,7	19,3	2,9
Zugförderung *)	28,2	8,0	115,2	35,5
Dienstgutanteil	3,2	1,6	12,7	6,3
Zusammen	57,2	25,4	302,6	149,4
Erträge	26,6	26,6	198,4	198,4
Verlust (ohne Schuldendienst)	30,6	+ 1,2	./. 104,2	+ 49,0

*) einschließlich Fahrladedienst

3. Die für den *Gepäckverkehr* in Schnell-, Eil- und Personenzügen erbrachten Leistungen stehen im umgekehrten Verhältnis zu den Einnahmen bei diesen verschiedenen Zugarten:

	Achs-km der Gepäckwagen 1958		Einnahmen 1958	
	in Millionen DM	in v. H.	in Millionen DM	in v. H.
D-Züge	211,365	31,6	18,1	68,0
Eilzüge	185,174	27,7	4,4	16,6
Personenzüge . .	272,282	40,7	4,1	15,4
		100,0	26,6	100,0

Um in Zukunft das Angebot im Personenzug zu verringern, werden für den Nahverkehr Reisezugwagen 2. Klasse mit Packwagenabteil (BPw) angeschafft, die unter Berücksichtigung des Zugführerabteils und des mitzubedienenden Stückgut- und Postverkehrs den Gepäckverkehr nur mit 1/4 bis 1/3 Wagen belasten werden.

Außerdem fallen die Abfertigungskosten sehr ins Gewicht; sie betragen beim Gepäck 37,1 v. H. und beim Expreßgut 51,4 v. H. der Aufwendungen oder rd. 80 v. H. bzw. 78,3 v. H. der Einnahmen.

Der Gepäckverkehr — einschließlich Kraftverkehr, Schiffsverkehr sowie ab September 1957 Auto-Fährverkehr Großenbrode Kai-Gedser — hat sich wie folgt entwickelt:

	1950	1953	1956	1957	1958
in 1000 t	211,2	172,1	178,5	190,8	289,5
in Millionen t/km .	24,6	27,5	33,1	37,6	49,2
Einnahmen in Millionen DM . . .	8,5	10,7	23,9	26,3	27,8

Der Anstieg im Gepäckverkehr von 1957 auf 1958 ist — außer einer kräftigen Belebung „Auto im Reisezug" — nur scheinbar, weil die Beförderung von Personenkraftwagen im Fährverkehr Großenbrode Kai-Gedser bis September 1957 im Güterverkehr und erst seitdem im Gepäckverkehr nachgewiesen wird. Die Beförderung von Pkw im Reisezug hat von 2420 Kraftfahrzeugen im Jahr 1957 auf 4905 Kraftfahrzeuge im Jahr 1958 zugenommen. Die Verbindungen bestehen von Großenbrode (129 DM), Hamburg-Altona (115 DM), Hannover (90 DM), Mülheim (Ruhr) (99 DM), Düsseldorf Hbf (95 DM) und Köln-Deutz (89 DM), sämtliche nach München-Ost. Für Kraftfahrzeuge mit einer Länge über 4,42 m wird eine etwa um rd. 15 v. H. höhere Fracht verlangt.

Der Gepäcktarif ist im Rahmen der Personentarif-Erhöhungen weder am 15. Oktober 1951 noch am 1. Februar 1958 angehoben worden. Diese Schonung des Tarifs entspringt im wesentlichen der Überlegung, die Reisenden durch billige Gepäckfrachten soviel wie möglich zur Aufgabe des Reisegepäcks anzuregen, um nicht den früheren mißlichen Zustand (Abstellen des Gepäcks in den Seitengängen der D-Züge) wiederaufleben zu lassen. Bei einer Erhöhung des Gepäcktarifs wird man sich daher behutsam an die optimale Tarifhöhe herantasten müssen.

4. Im *Expreßgutverkehr* wurde am 21. Mai 1958 zwischen der DB und der Bundespost ein sogenanntes Kleingutabkommen abgeschlossen. Damit ist bis zu 10 kg der Posttarif billiger als der Expreßguttarif der DB, beim 10. kg stimmen beide Tarife überein, und darüber hinaus liegt der Posttarif bis 20 kg (mehr befördert die Post nicht) über dem Expreßguttarif der DB. Der Tarif ist bei Bundespost und DB nach Zonen eingeteilt. Beim Posttarif bestehen 75-km-Zonen bis zu einer Entfernung von 450 km. Der DB-Tarif ist bis zu einer Entfernung von 200 km in 50-km-Zonen und sodann, bis zu einer Entfernung von 600 km, nach 100-km-Zonen eingeteilt. Darüber hinaus steigen die Sätze bei weiterer Entfernung nicht mehr. Außerdem ist mit der Bundespost eine engere Zusammenarbeit in die Wege geleitet hinsichtlich der Beförderung von Postpaketen in Bahngepäckwagen, der Personalaushilfe beim Ladegeschäft, der baulichen Anlagen usw.

Der Expreßgutverkehr zeigt seit 1951 eine kontinuierliche Zunahme:

	1951	1957	1958
Beförderte t in 1000 t . . .	611,2	801,5	815,3
Geleistete t/km in Millionen	119,6	165,7	168,6
Einnahmen in Millionen DM	98,3	171,6	199,1

Von 182,8 Millionen DM Frachteinnahmen des Expreßgutverkehrs im Jahre 1958 entfallen 6,96 v. H. der Sendungen, 6,4 v. H. des Gewichts im Versand und Empfang und 6,59 v. H. der Einnahmen auf 3453 kleine Bahnhöfe (53,26 v. H. aller Abfertigungsstellen). In weiteren 26,42 v. H. der Abfertigungsstellen fallen 12,85 v. H. der Sendungen, 11,73 v. H. des Gewichts (bisher im Versand und Empfang) und 11,87 v. H. der Frachteinnahmen an.

Die derzeitige Einnahme je t/km (1958) beläuft sich auf 116,8 Pf gegenüber 40,17 Pf im Jahre 1938. Der Expreßguttarif ist letztmals 1958, und zwar am 1. Februar 1958, um durchschnittlich 12,81 v. H. und am 1. April 1958 um durchschnittlich 3 v. H. — letztere Maßnahme nach Abstimmung mit dem Pakettarif der Post — erhöht worden. Da der Expreßgutverkehr infolge der gestiegenen Lebenshaltung und der niedrigen Lagerhaltung ständig steigt, hält die DB eine neuerliche Tariferhöhung für durchaus möglich, hält es jedoch für notwendig, daß die Bundespost, deren Paketverkehr ebenfalls defizitär ist, auf Grund des Kleingutabkommens mitziehen müsse.

Eine lineare Erhöhung des Expreßguttarifs um 15 v. H. würde eine Verbesserung der Einnahmen

um 33,0 Millionen DM erbringen. Falls sich die Bundespost zu einer solchen Erhöhung nicht entschließen sollte, will die DB — unter Inkaufnahme erneuter Tarifverzerrungen — die dem gemeinsamen Wettbewerb ausgesetzten Gewichtsstufen von 11 bis 20 kg soweit wie möglich schonen.

Auf Sendungen im Gewicht bis 10 kg entfielen im November 1958

62 v. H. der Sendungen

51 v. H. der Stücke (!)

20 v. H. der beförderten Tonnen

18 v. H. der Tarif/km

26 v. H. der Einnahmen.

Die Hälfte der Stücke brachte also nur ein Viertel der Einnahmen bei überdurchschnittlichen Abfertigungskosten! Schätzungsweise gehen 70 bis 75 v. H. des Verlustes des Expreßguts lediglich auf diese Sendungen. Dabei ist jedoch zu beachten, daß bei Aufgabe dieses Kleingutverkehrs nur ganz wenig Zugbildungs- und Zugförderungskosten, das heißt im wesentlichen nur Abfertigungskosten eingespart werden können.

5. Wie im Abschnitt „Stückgutverkehr" dargelegt wurde, wird die DB nicht umhinkönnen, den Stückguttarif für die nahen und zum Teil auch noch für die mittleren Entfernungen kräftig anzuheben und den Eilstückgutverkehr ganz einzustellen.

Mit Rücksicht darauf, daß diese Tariferhöhung und die Aufhebung des Eilstückguts die Relation zum Expreßguttarif verändern und unerwünschte Verschiebungen zwischen diesen beiden Verkehrsarten herbeiführen könnten, *empfiehlt die Kommission, den Expreßguttarif zu erhöhen.* Dies ist auch deshalb geboten, weil der Expreßgutverkehr, der zwar ein „Mitläuferverkehr" ist, aber einen vielfach konkurrenzlosen Kundendienst bietet, auch einen Teil der Fixkosten tragen sollte. *Nach Meinung der Kommission* können die Tarife in den untersten Gewichtsstufen (1 bis 10 kg) kräftig und in den folgenden Gewichtsstufen in geringerem Maße angehoben werden. Eine solche Maßnahme ist auch deshalb gerechtfertigt, weil die heutigen Sätze des Expreßguttarifs in der untersten Gewichtsstufe (bis mindestens 10 kg) unter den entsprechenden Stückguttarifen liegen. Wenn als Folge Abwanderungen geringgewichtiger Güter zur Post oder zum Stückgutverkehr eintreten, so ist diese Wirkung nur erwünscht, unter anderem auch deshalb, weil damit der Expreßgutverkehr für das bisherige Eilstückgut aufnahmefähig wird.

Die in Aussicht genommenen Maßnahmen werden zu einer Abwanderung von Stückgut zum Expreßgut führen. Dessen Aufnahmefähigkeit ist jedoch wegen der begrenzten Ladekapazität der Gepäckwagen in den Hauptrelationen und der beschränkten Be- und Entladezeiten im wesentlichen erschöpft. Das bildet die Voraussetzung für eine auf die Erhöhung des Stückguttarifs abgestimmte Tariferhöhung im Expreßgutverkehr. Eine Folge davon wird sein, daß die verladende Wirtschaft zum Teil zu größeren Sendungen übergehen wird, was wiederum die Manipulationskosten der DB verringert. Vermutlich werden die Tariferhöhung im Expreßgutverkehr und die Verlagerung vom Eilstückgut auf das Expreßgut nicht ausreichen, um den ganzen Verlust des Expreßgutverkehrs abzudecken. Durch eine schrittweise, erst kräftige, in den folgenden Jahren aber nicht mehr so große Tariferhöhung — abgestimmt auf die des Stückguts — sollte es aber möglich sein, auf die Dauer etwa zwei Drittel des Verlustes im Verhältnis zu den Gesamtkosten zu beseitigen.

Die *Postwagen* gehören bis auf gemischte Gepäck- und Postwagen der Bundespost. Es wird für beide Kategorien nach Wagenachs-km abgerechnet.

E. Die übrigen Verlustverkehre

Mit Ausnahme des *Kraftverkehrs* hat die *Kommission* die nachstehenden Verlustverkehre wegen ihrer verhältnismäßigen Geringfügigkeit nicht im einzelnen untersucht. Für 1957 und 1958 ergibt sich nebenstehendes Bild (die Verluste ergeben sich als Saldo der Betriebskosten und der Einnahmen aus den entsprechenden Verkehrstarifen).

	1957		1958	
	in Millionen DM	in v. H. der Einnahmen	in Millionen DM	in v. H. der Einnahmen
Eisenbahnkraftverkehr . .	54,4	./. 22,6	./. 32,7	./. 12,2
S-Bahn Hamburg . . .	17,2	./. 47,6	./. 12,8	./. 29,0
Personenverkehr in Eilzügen . .	14,2	./. 3,8	./. —	./. —
Eisenbahnschiffsverkehr	2,2	./. 23,6	./. 4,4	./. 33,8
Schmalspurverkehr . . .	2,9	./. 181,0	./. 3,4	./. 242,8
	90,9		53,3	

Die Entwicklung des Eilzugverkehrs brachte 1958 ein positives Ergebnis und verspricht einen Verlustausgleich. Bei der Hamburger S-Bahn wird die Frage zu prüfen sein, inwieweit die Verteuerung der Berufstarife im allgemeinen Verkehr auf den Berufsverkehr im Hamburger S-Bahnbereich übertragen werden und zu einer Besserung ihrer Einnahmen führen kann. Die Rentabilität des Schmalspurverkehrs ist ein Teilproblem der Nebenbahnen. Die Verkraftung des Reiseverkehrs der Nebenbahnen dürfte auch bei den Schmalspurbahnen zu einer Verringerung des Betriebsverlustes führen.

Im *Eisenbahnkraftverkehr* wird in der Betriebsrechnung für 1957 ein Verlust von 54,4 Millionen DM ausgewiesen, der sich im einzelnen wie folgt zusammensetzt:

Einnahmen		Millionen DM
Bahnbusverkehre		111,183
Sonderverkehre		3,446
Nebenerträge		0,100
Personenverkehr insgesamt		114,729
Lkw-Verkehr	99,6	
und Schienenersatzverkehr	16,4	116,000
Straßenrollerverkehr		8,149
Großbehälterverkehr		2,093
Ladungsverkehr insgesamt		126,242
Zusammen		240,971

Aufwendungen

Gesamtaufwendungen	306,7
./. Dienstverkehr	17,5
	289,2
+ anteiliger dienstlicher Kfz-Verkehr, sonstige Dienstgutfrachten usw.	6,1
	295,3

Davon entfallen auf

Kraftomnibusverkehr	131,8	
zugüglich Dienstgut	3,6	135,400
Lkw-Verkehr	136,2	
zuzüglich Dienstgut	1,7	137,900
		273,300
Straßenroller- und Großbehälterverkehr		22,000
		295,300
Verlust wie oben rd.		54,400

Es betragen somit:

	Einnahmen	Aufwendungen	Betriebsergebnis
	in Millionen DM		
Personenverkehr	114,7	135,4	./. 20,7
Güterverkehr	116,0	137,9	./. 21,9
Straßenroller- und Großbehälterverkehr	10,2	22,0	./. 11,8
	240,9	295,3	54,4

Die DB führt einen Teil ihrer Leistungen mit fremden Unternehmen durch.

Beim Straßenroller- und Großbehälterdienst handelt es sich mit Ausnahme des Sonderrollerverkehrs um zusätzliche Dienste des Wagenladungsverkehrs, deren Wirtschaftlichkeit daher nicht für sich allein beurteilt werden kann.

Erträge und Aufwendungen des Kraftomnibus (Kom)- und des Güterkraftverkehrs sind aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

	Kraftomnibusverkehr				Güterkraftverkehr			
	Eigene Fahrzeuge	Unternehmer-Fahrzeuge	Innerbetriebliche Dienstleistungen	Insgesamt	Eigene Fahrzeuge	Unternehmer-Fahrzeuge	Innerbetriebliche Dienstleistungen	Insgesamt
Leistung	in Millionen DM							
Kraftwagen-km	79,654	35,802	676	115,456*)	25,645	72,423	3,408	98,068*)
Anhänger-km	20,650	3,144	84	23,794*)	18,832	67,285	0,300	86,117*)
	100,304	38,946	762	139,250*)	44,477	139,708	3,708	184,185*)
Verkehrseinnahmen								
Kraftomnibusverkehr 70,4 : 29,6	80,748	33,951	—	114,700	24,708	91,292	—	116,000
Güterkraftverkehr 21,3 : 78,7								
Abfertigung	4,111	1,502	0,010	5,623	2,964	10,823	0,072	13,859
Betrieb	94,314	31,883	0,750	126,947	38,221	84,235	4,943	127,399
	98,425	33,385	0,760	132,570	41,185	95,058	5,015	141,258
Betriebsergebnis	./. 17,676	+ 0,566	./. 0,760	./. 17,870	./. 16,477	./. 3,766	./. 5,015	./. 25,258
Gesamtkosten je Kraftwagen-km	1,23	0,93	1,12	1,14	1,60	1,31	1,47	1,39

*) ohne innerbetriebliche Dienstleistungen

In vorstehender Aufstellung sind die Verkehrseinnahmen im Verhältnis zum km-Einsatz der eigenen und fremden Fahrzeuge aufgeteilt und den tatsächlich angefallenen Aufwendungen gegenübergestellt worden. Die DB führt zwar eine getrennte Kostenrechnung, nicht jedoch eine getrennte Nachkalkulation des Wirtschaftsergebnisses nach bahneigenen Fahrzeugen und Unternehmerfahrzeugen durch, weil der Einsatz der Unternehmerfahrzeuge je nach der örtlichen Gesamtlage erfolgt und es somit Zufälligkeiten überlassen bleibt, ob der eine oder der andere Verkehr mehr oder weniger wirtschaftlich ist. Dazu kommt, daß im *Schienenersatzverkehr mit Kraftomnibussen* auch solche Verkehre durchgeführt werden, auf die die DB mit Rücksicht auf ihren Gesamtfahrplan nicht verzichten zu können glaubt, die aber von vornherein unrentabel, jedoch weniger unwirtschaftlich sind als ein Schienenomnibus- oder sonstiger Personenzugverkehr.

Der Vorstand der DB hat beschlossen, den Güterkraftverkehr mit eigenen Lkw aufzugeben. Die *Kommission* hält diese Maßnahme für richtig. Es muß der DB überlassen bleiben, ob und inwieweit sie sich zur Erfüllung bestimmter Aufgaben des *Einsatzes von Unternehmerfahrzeugen* bedient. Die Unterschiede in der Rentabilität des Einsatzes von bundesbahneigenen und Unternehmerfahrzeugen sind im Einzelfall sehr groß und werden jeweils durch die örtlichen Verhältnisse bestimmt. Die *Kommission* hat davon abgesehen, Betriebsvergleiche unter einigermaßen gleichartigen Bedingungen vorzunehmen. *Sie ist der Meinung,* daß die *Dienstvorschriften, Dienstdauervorschriften* und das *Besoldungssystem der DB* sich *nicht für einen Kraftverkehr in eigener Regie eignen* (Näheres vgl. III. Teil Abschnitt B — Personenverkehr).

F. Besondere Verlustquellen einschließlich Nebenbahn-Problem

1. In den vorstehend besprochenen Verlusten der einzelnen Verkehre sind anteilig Verluste mit enthalten, die weder durch die Tarifpolitik noch durch die besondere betriebstechnische Struktur der betreffenden Verkehre bedingt sind, sondern auf Ursachen, *die sich auf alle Verkehre anteilig auswirken, zurückgehen.* Es handelt sich dabei um folgende Verluste (1957):

	Millionen DM
a) Betriebsverlust der Bundesbahndirektion Saarbrücken *)	81,6
b) Aufwendungen der Bahnpolizei (nur Gehälter, Löhne und Nebenbezüge) **)	17,3
c) Verluste der Nebenbahnen	142,5
	241,4

Über weitere Mindereinnahmen und Mehraufwendungen wurde bereits im Kapitel „Die betriebsfremden (politischen) Sonderlasten der DB" (vgl. II. Teil Abschnitt B) berichtet. Die Verluste der Ausbesserungswerke (1957 60 Millionen DM) sind im Berichtsteil „Werkstättendienst" (V. Teil Abschnitt B IV.) behandelt.

In vorstehender Zusammenstellung sind nur einige größere Verustursachen der DB zusammengefaßt, die besonders auffällig sind. Andere Verlustquellen, wie z. B. der Dampflokbetrieb, werden nicht hier, sondern im Rahmen des Investitionsplans besprochen, zumal sie nicht durch organisatorische Änderungen beseitigt werden können, sondern nur im Zuge der geplanten *Investitionsmaßnahmen.* Dasselbe gilt für den Ersatz bewachter Bahnübergänge durch Blinklichtanlagen mit Halbschranken oder durch Anrufschranken, für den Ersatz alter Signalanlagen und Stellwerke durch moderne Einrichtungen sowie für die Modernisierung der Rangierbahnhöfe.

Weiterhin sind hier auch nicht alle Verlustquellen aufgezählt, die durch organisatorische Maßnahmen beseitigt oder doch wesentlich begrenzt werden können. Hierher gehören z. B. auch die *Aufhebung der Bahnsteigsperren, die Verringerung des Zugbegleitpersonals* usw.

Zur *Aufhebung der Bahnsteigsperren* sei an dieser Stelle lediglich bemerkt, daß der *Kommission* beim Abschluß ihrer Arbeiten noch keine konkreten Vorschläge unterbreitet worden waren. Die *Kommission ist der Auffassung, daß die Beseitigung der Sperren schrittweise durchgeführt werden sollte.*

Im großen und ganzen war die DB recht zögernd mit der Vorlage von Einsparungsvorschlägen im Wege von *rein organisatorischen Maßnahmen.* Die *Kommission* hat sich nicht in der Lage gesehen, so weit in die Organisation des täglichen Betriebsablaufs einzudringen, daß sie eigene begründete Vorschläge für derartige Einsparungen hätte vorlegen können. Dazu fehlte es ihr an Zeit, Unterlagen und anderen Voraussetzungen. Sie ist jedoch auf Grund zahlreicher symptomatischer Einzelfeststellungen der Meinung, daß derartige Einsparungsmöglichkeiten in großer Zahl und mit ins Gewicht fallenden Beträgen vorhanden sind. Zu ihrer Verwirklichung ist es jedoch zunächst notwendig, Behördenaufbau und Dienstvorschriften der DB zu vereinfachen. Unter den augenblicklichen Verhältnissen sind die Bediensteten der DB im allgemeinen voll ausgelastet. Das heißt nicht, daß sie auch in wirtschaft-

*) nicht im Betriebsverlust der DB enthalten, sondern als Posten der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen

**) Die Gesamtkosten des Bahnpolizeidienstes einschließlich Nachwuchskräfte, Sozialausgaben, Versorgung und Verwaltungsdienst stellen sich auf 31,8 Millionen DM.

licher Weise optimal eingesetzt wären. Näheres zu diesen Fragen ist im VII. Teil (Anregungen für organisatorische Änderungen) und im VIII. Teil (Personalwirtschaft und Personalpolitik einschließlich Einsparungsmöglichkeiten) ausgeführt.

2. Zu den erwähnten *besonderen Verlustquellen* ist folgendes zu bemerken:

a) Der bis zum Tage der wirtschaftlichen Rückgliederung des Saarlandes getrennt ausgewiesene *Betriebsverlust der Bundesbahndirektion Saarbrücken* ist zum Teil durch die besondere Struktur des Bezirks (kurzes Netz, hohe Zugbildungskosten, kurze Zugläufe, hoher Rangieranteil usw.) bedingt, zum Teil ist er jedoch auf die Zugehörigkeit des Saarlandes zum französischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf das besondere Tarif-, Besoldungs- und Lohnsystem, zurückzuführen. Der von der DB an die Bundesbahndirektion Saarbrücken zu leistende Zuschuß hat sich von 81,6 Millionen DM (1957) auf 96,4 Millionen DM (1958) erhöht und war im Wirtschaftsplan 1959 mit 120 Millionen DM veranschlagt. Infolge der vorzeitigen Beendigung der Übergangszeit am 5. Juli 1959 war bereits im Geschäftsjahr 1959 eine teilweise Anpassung der wirtschaftlichen Besonderheiten, insbesondere der Eisenbahntarife und Gehälter, an die wirtschaftlichen Verhältnisse im übrigen Bundesgebiet möglich. Der Zuschuß, der sich 1959 bis zum Ende der Übergangszeit auf 34,5 Millionen DM belaufen hat, wird sich für das ganze Jahr 1959 entsprechend ermäßigen. Der Betriebsverlust der Bundesbahndirektion Saarbrücken kann, da eine Sonderrechnung für diesen Bezirk nach der wirtschaftlichen Rückgliederung nicht mehr geführt wird, nur geschätzt werden. Nach einer für das Geschäftsjahr 1960 durchgeführten Schätzung werden die Erträge mit rd. 170,0 Millionen DM, die Aufwendungen mit 230,0 Millionen DM, der Betriebsverlust also mit rd. 60,0 Millionen DM anzusetzen sein.

b) Auf die *Bahnpolizei* wird deshalb näher eingegangen, weil es sich dabei zum Teil um eine nicht betriebsnotwendige Einrichtung der DB handelt. Der Einsatz der Bahnpolizei gliedert sich nach Funktionen wie links nebenstehend.

1957	Beamte	Lohnempfänger	Insgesamt
	in 1000 DM (nur Gehälter, Löhne und Nebenbezüge)		
1. Fahndungsdienst			
Hauptbahn	1 697,1	58,7	1 755,8
S-Bahn Hamburg . .	19,6	—	19,6
Schmalspurbahn . .	2,2	—	2,2
2. Streifen und Ordnungsdienst			
a) in Ortsgüteranlagen (Abfertigung)	1 858,6	117,9	1 976,5
b) in Rangierbahnhöfen (Güterzüge)	3 758,0	127,9	3 885,9
c) bei Personenwagenabstellanlagen	1 092,1	52,3	1 144,4
d) Abfertigung von Gepäck und Expreßgut	1 404,2	54,2	1 458,4
e) Betriebs- und Bahnbewachungsdienst, Abfertigung der Reisenden	6 494,0	293,5	6 787,5
f) desgleichen bei Schmalspurbahn .	11,7	—	11,7
g) desgleichen bei S-Bahn, Hamburg	120,3	—	120,3
3. Bahnbewachung für Zugfahrten	135,1	—	135,1
	16 592,9	704,5	17 297,4

Davon erscheinen der Kommision folgende Ausgabenpositionen auch weiterhin notwendig:

	in 1000 DM
1. Fahndungsdienst (100 v. H.) . . .	1 777,6
2. Überwachung der Rangierbahnhöfe und der Abstellgleise für Personenzüge (einschließlich S-Bahn, Hamburg)	6 871,1
	8 648,7

Die bisherigen *Aufwendungen* für die Bahnpolizei sind damit *um die Hälfte vermindert* (Näheres vgl. VIII. Teil — Personalwirtschaft und Personalpolitik einschließlich Einsparungsmöglichkeiten). Der Differenzbetrag von 8,6 Millionen DM ist somit als Verlust anzusetzen.

c) Über die Verluste der *Nebenbahnen* wurde bereits bei der Erörterung der politisch bedingten Sonderlasten der DB berichtet (vgl. II. Teil Abschnitt B). Die Nebenbahnen sind wegen ihres Zubringerwertes für die DB genauso wichtig wie Bäche für ein Flußsystem. Die Nebenstrecken werden jedoch noch nicht in einer optimal wirtschaftlichen Weise betrieben. Nur in verhältnismäßig wenigen Fällen ist es notwendig, eine Nebenbahn infolge völliger Unwirtschaftlichkeit zu schließen. Meist kann eine Rentabilitätsverbesserung auch schon durch eine Verkraftung des Personenverkehrs erreicht werden, zumal die Anforderungen an Oberbau und Signalanlagen, insbesondere auch wegen der Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung der Güter-

züge, bei Aufrechterhaltung eines reinen Güterverkehrs wesentlich niedriger gehalten werden können.

Stellt man sich auf den Standpunkt, daß man die Rentabilitätsverhältnisse einer Nebenbahn nicht für sich allein, sondern nur unter Berücksichtigung ihres Zubringerwertes für die Hauptbahnen beurteilen kann, dann ergibt sich nach den Berechnungen der DB folgendes Bild:

	Zahl der Bahnen (Teilstrecken in Klammern)	Betriebslänge in km	Gesamteinnahmen in Millionen DM	Frachtanteil der Hauptstrecken in v. H.	Anteilige Einnahmen der Nebenbahnen	Ausgaben der Nebenbahnen in Millionen DM	Betriebsergebnis der Nebenbahnen	Zubringerwert
I. Rentierliche Nebenbahnen	75	1 948	481,8	73,3	128,7	103,2	+ 25,5	—
II. Bahnen, für die eine Marginalkostenuntersuchung nicht durchgeführt wurde, weil für sie nach Auffassung der DB aus betrieblichen Gründen (zum Teil Durchgangs- und Umleitungsstrecken) eine Stillegung nicht in Frage kommt	121 (21)	4 736	397,8	69,3	122,0	203,8	./. 81,8	—
III. Bahnen, für die eine Marginalkostenuntersuchung in 1957 durchgeführt wurde, ohne daß nach Auffassung der DB eine Schließung notwendig wäre	228	4 324	323,2	78,5	69,5	143,5	./. 74,0	+ 81,0
IV. Bahnen, deren Stillegung vorgesehen ist	22 (22)	523	12,2	77,9	2,7	9,5	./. 6,8	—
V. Bahnen, deren Stillegung zunächst zurückgestellt wurde	9	198	6,4	53,1	2,9	8,3	./. 5,4	—
	455 (43)	11 729	1 221,4		325,8	468,3	./. 142,5	
Anteil an den jeweiligen Gesamtpositionen der DB in v. H.		37,8	20,8		5,5	6,9		

Der *Zubringerwert* der Nebenbahnen wurde für die *Gruppe III* in folgender Weise errechnet: Dem Personenverkehr wurde kein Zubringerwert beigemessen. Da der Stückgutverkehr sehr hohe Betriebsverluste aufweist, wurde für ihn kein Zubringerwert eingesetzt, sondern die auf den Hauptbahnen entstehenden Verluste anteilig abgesetzt. Dieser „negative Zubringerwert" wurde in Höhe von 56 v. H. der auf die Hauptbahnen entfallenden anteiligen Stückgutfrachten ermittelt. Beim Wagenladungsverkehr sind die proportionalen Beförderungskosten und die halben Abfertigungskosten von den auf die Hauptbahn entfallenden Frachteinnahmen abgesetzt worden. Dabei wurde von den Durchschnittskosten der Betriebskostenrechnung ausgegangen:

	Personenverkehr	Stückgutverkehr	Wagenladungsverkehr	Insgesamt
	in Millionen DM			
Anteilige Frachten der Hauptstrecken	55	50	149	254
Anfallende Zusatzkosten auf den Hauptbahnen . .	55	78	40	173
Verlust ./. Gewinn +	—	./. 28	+ 109	+ 81

Jede Nebenbahn der Gruppe III ist für sich gesehen verlustbringend; nur ihr Zubringerwert, der bei diesen Bahnen den jeweiligen Betriebsverlust,

wenn auch vielfach nur um ein Geringes, übersteigt, macht sie für die DB wirtschaftlich tragbar. Insgesamt liegt der Zubringerwert der Bahnen dieser Gruppe um rd. 7 Millionen DM über den örtlichen Betriebsverlusten. Eine andere Situation wäre nur dann gegeben, wenn bei ihrer Schließung der Zubringerwert durch Ausfall von Frachteinnahmen weniger stark beeinträchtigt werden würde, als die Kosteneinsparung auf der Nebenbahn ausmachte. Dabei ist jedoch zu beachten, daß gewisse Kosten, so z. B. die anteiligen Kosten des Übergangsbahnhofs, bei Einstellung einer Nebenbahn nicht voll eingespart werden können und dann von der Hauptstrecke allein zu tragen sind. Untersuchungen über bestehende Schließungsmöglichkeiten sind eingeleitet, ihr Wert leidet aber darunter, daß die kalkulatorischen Annahmen über eventuelle Frachtausfälle für die Hauptbahn bei Schließung der Nebenbahn sehr ungenau sind. Es muß befürchtet werden, daß, wenn schon ein Lkw bis zur Hauptbahn beladen wird, er in den meister Fällen in der Praxis gleich bis an den Bestimmungsort durchfährt. Eine andere Frage ist es, inwieweit bei Verkraftung des Personenverkehrs diese Strecken für den verbleibenden Güterverkehr billiger betrieben werden können.

Eine von der *Kommission* veranlaßte neuerliche Untersuchung hat ergeben, daß von den oben erwähnten 228 Strecken der Gruppe III inzwischen zwei rentabel und acht infolge weiteren Verkehrsrückgangs so unrentabel geworden sind, daß sie zur Schließung anstehen, sofern der Betrieb nicht weiter rationalisiert werden kann.

Bei der *Gruppe II* betragen die auf die Hauptbahnen entfallenden Frachteinnahmen nur rd. 69,3 v. H. der Gesamteinnahmen gegenüber 78,5 v. H. bei Gruppe III. Es können in der Gruppe II also auch noch Bahnen vorhanden sein, die ebenfalls geschlossen werden müßten.

Die Nebenbahnen der *Gruppe IV* sollen geschlossen werden. Sie machen nur 1,7 v. H. der Betriebslänge des gesamten Netzes der DB aus. Die tatsächlichen Einsparungen werden sich auf 5,6 Millionen DM pro Jahr belaufen. Es können dabei 218 Köpfe und 38 Agenten eingespart werden. Dazu kommen aber nach Angaben der DB noch 25,3 Millionen DM einmalige Einsparungen und 12,3 Millionen DM aus dem Rückgewinn von gebrauchtem Material.

Bei den Nebenbahnen der *Gruppe V* wird noch untersucht, ob sie nicht doch geschlossen werden können, eventuell erst zu einem späteren Termin (personelle Einsparungsmöglichkeiten 302 Köpfe und 4 Agenten).

Die Kalkulationen wurden mit den Durchschnittswerten der Betriebskostenrechnung berechnet. Bei einer Einzelkalkulation kann das Bild noch ungünstiger sein.

Die *Kommission* hat sich auf die Untersuchungen der DB gestützt, ohne — mit Rücksicht auf die Dringlichkeit des Abschlusses ihrer Arbeiten — eigene Einzelberechnungen anstellen zu können. Sie hält die angewandte Methode im Grundsatz für zutreffend und hat den *Schluß gezogen,* daß bei *Berücksichtigung des Zubringerwertes* das *Problem der Stillegung von Nebenstrecken keine so ausschlaggebende Bedeutung* besitzt, wie in der Öffentlichkeit allgemein angenommen zu werden pflegt. *Im übrigen wird sich die Frage im Einzelfall dadurch am besten lösen lassen,* wenn die DB in größerem Maße als bisher dazu übergehen kann, *Nebenbahnbahnstrecken* für den *Personenverkehr zu verkraften, Stückgutabfertigungen* — wie von der *Kommission* vorgeschlagen — zu *schließen* bzw. mit Agenten zu besetzen und den *verbleibenden Güterverkehr* in einer stark *vereinfachten Betriebsweise durchzuführen.*

IV. TEIL

Sozial-, Beteiligungs- und Grundstückspolitik (Möglichkeiten für Kostensenkungen und Ertragssteigerungen)

A. Sozialaufwand

I. Allgemeine Bemerkungen

1. Die *Kommission* hat — in Durchführung ihres Auftrags festzustellen, ob die DB durch eigene Anstrengungen ihren Betriebsaufwand der Ertragslage besser anpassen kann — sich auch mit den Sozialeinrichtungen und dem Sozialaufwand beschäftigt.

2. Bei der DB bestehen zur Zeit die nachstehend genannten *Sozialeinrichtungen:*

Gesetzliche Sozialeinrichtungen

a) Bundesbahn-Betriebskrankenkasse (BBKK)

b) Bundesbahn-Versicherungsanstalt Abteilung A (BVA-Abt. A)

c) Bundesbahn-Unfallversicherungsbehörde (BUVB)

Betriebliche Sozialeinrichtungen

a) Krankenversorgung der Bundesbahnbeamten (KVB)

b) Bundesbahn-Versicherungsanstalt Abteilung B (BVA-Abt. B)

c) Kleiderkasse der DB (KlK)

d) Sozialwerk der DB (BSW)

e) Bundesbahn-Hausbrandversorgung (BHbv)

Selbsthilfeeinrichtungen, die als betriebliche Sozialeinrichtungen der DB anerkannt sind

a) Eisenbahn-Waisenhort

b) Bundesbahn-Landwirtschaft

c) Tierschadenskasse für das Personal der Bundesbahn

d) Arbeitsgemeinschaft der Eisenbahner-Sportvereine

e) Eisenbahner-Sportvereine

f) Bundesbahn-Stenografenschaft

g) Bundesbahn-Zentralstelle gegen die Alkoholgefahren

h) Verband der Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen

i) Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen

k) Eisenbahn-Siedlungsgesellschaften, bei denen das Gesellschaftskapital überwiegend in den Händen der DB ist

l) Eisenbahner-Baugenossenschaften, die sich überwiegend für die DB betätigen und dieser einen hinreichenden Einfluß auf die Geschäftsführung einräumen

m) Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse Allgemeiner Versicherungsverein aG

n) Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse Lebensversicherungsverein aG

3. Der Gesamtaufwand für soziale Zwecke betrug 1958 442,2 Millionen DM *); das sind etwa 14 v. H. der Lohn- und Gehaltssumme. Er hat sich gegenüber 1950 = 209 Millionen DM nahezu verdoppelt. Neben den ausgewiesenen Sozialaufwendungen sind nach einer für das Jahr 1957 einmalig durchgeführten Untersuchung 77 Millionen DM für Personal- und Sachleistungen aufgewendet worden, die über den Betriebsaufwand der DB verrechnet, das heißt nicht als Sozialleistungen ausgewiesen wurden. Dieses Verfahren muß zu einer Undurchsichtigkeit des Rechnungswerks führen.

Auch das Hauptprüfungsamt für die DB hat diesen Zustand wiederholt kritisiert und festgestellt, daß Zweck, Herkunft und Verwendung der Mittel aus der Rechnung nicht klar ersichtlich sind. Besonders tritt dies bei den freiwilligen Sozialeinrichtungen in Erscheinung.

*) Eine genaue Aufgliederung der Sozialkosten nach a) gesetzlichen Ausgaben, b) satzungsmäßigen, vertraglichen oder tarifvertraglichen Zuschüssen, c) Unterstützungen, d) anderen Sozialkosten ergibt sich aus dem als Anlage 1 zu diesem Berichtsteil beigefügten Auszug aus dem Bericht des Hauptprüfungsamtes für die DB für das Jahr 1958.

4. Es ist ferner ein anerkannter Grundsatz, daß *Selbsthilfeeinrichtungen des Personals sich selbst tragen sollen.* Die *Kommission* hat festgestellt, daß dieser Grundsatz bei der DB in weitem Umfang verlassen ist und daß sogar gegen Dienstvorschriften, die eine Abgeltung der vollen Selbstkosten für Leistungen an die Sozialeinrichtungen vorschreiben, mit Duldung der Hauptverwaltung der DB verstoßen wird.

5. Wie die Höhe des gesamten Sozialaufwands und das Ansteigen der Zuwendungen zu den Sozialeinrichtungen zeigen, ist auch die DB dem allgemeinen Trend, die Fürsorgeleistungen für das Personal zu erhöhen, gefolgt. Es wäre aber falsch, die DB in vollem Umfang für diese Erscheinung verantwortlich zu machen. Die DB wird bisher als „öffentliche Anstalt" verwaltet. Sie ist in ihren Maßnahmen gegenüber den Bediensteten durch Gesetze und Verwaltungsanordnungen an das gleichartige Vorgehen des Bundes gebunden. Daraus erklärt sich, daß sich die DB — z. B. bei der Fürsorge in Krankheitsfällen — der Forderungen, die zum Teil über die Leistungen vergleichbarer Wirtschaftszweige hinausgehen und zu einem erheblichen Anschwellen des Sozialaufwands geführt haben, nicht erwehren konnte. Wenn in Zukunft die DB ihren Aufwand selbst verdienen soll und nicht auf allgemeine Steuermittel zurückgreifen darf, dann muß sie auch auf dem Gebiete der Sozialleistungen den gleichen Bedingungen unterworfen werden, wie sie für die mit ihr konkurrierenden Verkehrsträger gelten. Der Gesetzgeber und die Bundesregierung müssen bei ihren Fürsorgemaßnahmen darauf Bedacht nehmen, daß eine unmittelbare Auswirkung der für die öffentlichen Verwaltungen getroffenen Regelungen auf das zur kaufmännischen Geschäftsführung verpflichtete Sondervermögen DB vermieden wird. Wenn die DB durch Gesetz zu Leistungen verpflichtet wird, die über die ihrer Wettbewerber und der vergleichbaren Wirtschaftszweige hinausgehen, so müssen in Zukunft die erforderlichen zusätzlichen Mittel im Bundeshaushalt bereitgestellt werden.

An die DB selbst ist die Forderung zu richten, daß — wenn sie Gleichheit der Wettbewerbsbedingungen und eigenverantwortliche Wirtschaftsführung fordert — sie, ebenso wie ihren Gesamtaufwand, auch die Aufwendungen für soziale Zwecke im Rahmen ihrer Ertragskraft halten muß; dazu sind auch ihre Wettbewerber genötigt.

6. Die *Kommission* hat sich bemüht — ohne bis in alle Einzelheiten vordringen zu können — in erster Linie die nachstehenden Fragen zu untersuchen:

Inwieweit beruht das Sozialwesen der DB auf *gesetzlichen* Bestimmungen und in welchem Umfang liegen *freiwillige* Leistungen vor?

Sind die Sozialleistungen der DB in deren Abschlußrechnung nach den Grundsätzen einer einwandfreien Kostenrechnung *als Sozialleistungen ausgewiesen?*

Wie verhalten sich die Sozialleistungen der DB zu denen der *freien Wirtschaft,* und sind sie der finanziellen und wirtschaftlichen Lage der DB angemessen?

II. Problem der rechtlichen Grundlage der gesetzlichen und freiwilligen Leistungen

1. In § 26 des geltenden Bundesbahngesetzes (BbG) heißt es: „Die DB führt für ihren Bereich auf dem Gebiet der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Angestelltenversicherung sowie der Zusatzversicherung und des Arbeitsschutzes die Aufgabe der früheren Deutschen Reichsbahn weiter. Die nach § 1360 der Reichsversicherungsordnung bestehende Sonderanstalt der früheren Deutschen Reichsbahn wird als Sonderanstalt der DB weitergeführt."

§ 27 BbG lautet: „Die betrieblichen Sozialeinrichtungen und die anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen werden aufrechterhalten und nach den bisherigen Grundsätzen weitergeführt. Hierfür werden im Wirtschaftsplan angemessene Beträge bereitgestellt. Soweit gleichartige Einrichtungen der allgemeinen Bundesverwaltung durch Zuweisung von Bundesmitteln unterstützt werden, sollen bei der DB die gleichen Grundsätze angewendet werden."

Die vorstehenden gesetzlichen Bestimmungen haben nach der Auslegung, die man ihnen — mit Recht oder Unrecht — bisher gegeben hat, dazu geführt, daß das ganze Sozialwesen mit sämtlichen, auch den *ursprünglich freiwilligen* Sozialeinrichtungen und Leistungen als *gesetzlich verankert* angesehen wurde. Die in den rückliegenden Jahren gelegentlich im Verwaltungsrat der DB behandelte Frage einer zeitgemäßen Reform der Einrichtungen, insbesondere des Bundesbahn-Sozialwerkes, ist stets negativ entschieden worden mit der Begründung, daß das Gesetz derartige Änderungen nicht zulasse, sondern daß die bisherige Organisation und die bisherigen Leistungen legalisiert seien und nur durch Gesetz geändert werden könnten.

2. Die *Kommission* hält insbesondere die vorstehende Auslegung des § 27 BbG nicht für begründet. Um aber eindeutige Rechtsverhältnisse zu schaffen, hat sie in ihrem Gesetzesvorschlag (§ 32) klargestellt, daß

a) die betrieblichen Sozialeinrichtungen der DB und die anerkannten Selbsthilfeeinrichtungen der Bediensteten ihre Aufwendungen einschließlich des Sach- und Personalaufwands selbst zu tragen haben;

b) für diese Einrichtungen, soweit sie Aufgaben erfüllen, zu denen die DB rechtlich verpflichtet ist, die erforderlichen Beträge in den Wirtschaftsplan einzustellen sind;

c) die Einrichtungen angemessen zu unterstützen sind, wenn es die Verpflichtungen der DB nach § 5 des Gesetzentwurfs der *Kommission* (Eigenwirtschaftlichkeit der DB) gestatten.

Hierdurch wird deutlich, daß freiwillige Zuschüsse zu den Sozialeinrichtungen nur bei Betriebsüberschüssen gegeben werden, nicht aber ohne entsprechende Erträge des Unternehmens gewährt werden dürfen.

3. Hinsichtlich der gesetzlichen Sozialeinrichtungen (§ 26 des geltenden BbG) hat die *Kommission* in ihrem Vorschlag (§ 31) vorgesehen, daß die DB die heute bestehenden Einrichtungen für ihren Bereich weiterführt. Da dies — wie noch näher auszuführen sein wird — der *Kommission* jedoch nicht in jeder Beziehung zweckmäßig erscheint, hat sie in ihrem Vorschlag weiter vorgesehen, daß die Bundesregierung diese Einrichtungen ganz oder teilweise auf die allgemeinen Versicherungsträger überführen kann, sofern dies — auf Grund einer Untersuchung durch sachkundige, unabhängige Prüfer — aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen zweckmäßig erscheint.

III. Ausweis und Abgrenzung der sozialen Leistungen

1. Die *Kommission* hat sich eingehend mit dem Problem befaßt, inwieweit die Leistungen der DB auch tatsächlich als sozialer Aufwand in ihrer Rechnung ausgewiesen sind. Sie hatte schon bei ihren ersten Untersuchungen dieser Frage den Eindruck gewonnen, daß hier eine Undurchsichtigkeit besteht, die einen klaren Ausweis des Sozialaufwandes verhindert.

2. Dieser Eindruck wurde durch die Prüfungsbemerkungen des Hauptprüfungsamtes für die DB bestätigt. Es hat die DB wiederholt aufgefordert, die Sozialaufwendungen rechnerisch auszugliedern und dabei die Personal- und Sachleistungen, die von der Betriebsverwaltung den einzelnen Sozialeinrichtungen unentgeltlich gewährt werden, besonders zu erfassen.

Erst am 16. Januar 1956 beschloß der Verwaltungsrat der DB, probeweise für das Jahr 1957 zu ermitteln, welche Personal- und Sachleistungen den Sozialeinrichtungen gewährt worden seien, die nicht abgerechnet wurden. Der Betrag wurde (ohne die Verwaltungskosten der Bundesbahn-Versicherungsanstalt) auf rd. 63,7 Millionen DM veranschlagt. Die Leistungen für die Bundesbahn-Versicherungsanstalt dürften bei 14 Millionen DM gelegen haben. Das ergibt die in Unterabschnitt I dieses Berichtsteils bereits erwähnten 77 Millionen DM. Die Zahlen können aber keinen Anspruch auf Vollständigkeit erheben, da die Berechnungsmethode noch unzureichend entwickelt ist und, ebenso wie die Bewertung der Leistungen, dem Ermessen freien Spielraum läßt.

3. Diese Sachlage hat der Kommission Veranlassung gegeben, in eine Teilprüfung verschiedener Sozialeinrichtungen einzutreten. Sie hat hiermit den vom Bundesfinanzministerium zur Verfügung gestellten Steuerrat Benecke (Zentrale Bundesbetriebsprüfungsstelle) beauftragt, bei folgenden Sozialeinrichtungen eine solche Untersuchung vorzunehmen:

Bundesbahn-Versicherungsanstalt Abt. A und Abt. B
Bundesbahn-Hausbrandversorgung
Eisenbahn-Waisenhort
Betriebsküchen und Kantinen (Sozialwerk der DB)

Der Prüfungsauftrag lautete in erster Linie dahin, festzustellen,

a) nach welchen Prinzipien von der DB die Kosten der Sozialeinrichtungen ermittelt werden, insbesondere, ob dabei die Grundsätze wirtschaftlicher Rechnungsführung Berücksichtigung finden;

b) ob *alle* Kosten der Sozialeinrichtungen *vollständig* erfaßt, jeweils dem richtigen Kostenträger bzw. der richtigen Kostenstelle angelastet und in der richtigen Höhe auch als Sozialaufwand ausgewiesen werden;

c) wie hoch die Kosten der geprüften Sozialeinrichtungen tatsächlich sind.

Der Bericht wurde am 1. September 1959 vorgelegt. Er ist bei den nachfolgenden Überlegungen verwertet worden und wird für die von der *Kommission* empfohlene weitere Prüfung zur Verfügung gestellt.

Mit Rücksicht auf die sachliche und zeitliche Beschränkung des Prüfungsauftrags kann das Ergebnis der Prüfung nicht als eine vollständige „Durchleuchtung" angesehen werden. Insbesondere hat der Prüfer vielfach Wertansätze bzw. Erfahrungswerte der DB übernehmen müssen, weil deren Einzeluntersuchung aus Zeitmangel nicht möglich war. Bei einer „Tiefenprüfung" würden diese Ansätze einer näheren kritischen Wertung bedürfen. Bemerkenswert ist ferner der Eindruck des Prüfers, daß die DB in manchen Fällen aus optischen Gründen bestimmte Grundsätze über die Finanzierung der Sozialeinrichtungen aufgestellt hat, die dann aber nicht eingehalten werden.

IV. Ergebnis der Überprüfung einzelner Sozialeinrichtungen

Im folgenden wird zu einigen Sozialeinrichtungen der DB Stellung genommen. Soweit sie auch von dem Prüfer untersucht worden sind, wird das zusammengefaßte Ergebnis seiner Untersuchungen im Anschluß an die Bemerkungen der *Kommission* dargestellt.

Bundesbahn-Versicherungsanstalt Abteilung A (BVA Abt. A) und Bundesbahn-Versicherungsanstalt Abteilung B (BVA Abt. B)

1. Die *BVA (Abt. A)* ist Träger der gesetzlichen Rentenversicherung der Arbeiter und der Gemeinschaftsaufgaben der Krankenversicherung. Sie ist eine gesetzliche Sozialeinrichtung der DB im Sinne des § 26 des geltenden Bundesbahngesetzes (BbG) und eine Sonderanstalt im Sinne des § 1360 der Reichsversicherungsordnung, die sich in der Hauptsache auf die Bediensteten der DB erstreckt. Darüber hinaus ist sie auch noch für die Bediensteten der dem Bundesverkehrsministerium — Abteilung Wasserbau — unterstehenden Verkehrsverwaltungen, der jetzt den Landesverwaltungen unterstehen-

den Ämter der früheren Preußischen Wasserbauverwaltung sowie einiger anderer kleinerer Verwaltungen und Gesellschaften auf dem Gebiet des Verkehrs zuständig.

2. Die *BVA (Abt. B)* ist Träger der für die Arbeiter und Angestellten durch einen Arbeitsvertrag tariflich begründeten Zusatzversicherung. Sie ist eine betriebliche Sozialeinrichtung der DB im Sinne des § 27 BbG. Zur BVA (Abt. B) leistet das Pflichtmitglied 2 v. H. seines monatlichen Gehalts bis zum Betrag von 1800 DM als Beitrag. Die arbeitgebenden Verwaltungen leisten gemäß § 45 Abs. 4 der Satzung der BVA (Abt. B) nach Vereinbarung mit dem Vorstand jährlich Pauschalzuschüsse, die so bemessen sind, daß sie unter Berücksichtigung aller übrigen Einnahmen ausreichen, um die Leistungen nach der Gesamtforderung sicherzustellen (1957 Pauschalzuschüsse von insgesamt rd. 76,4 Millionen DM; darunter die DB mit rd. 71,4 Millionen DM).

3. *Zur BVA (Abt. A) bemerkt die Kommission folgendes:*

Es ist auffällig, daß im Jahre 1956 und ähnlich im Jahre 1957 der Versorgungsfall bei rd. 82 v. H. der neu hinzukommenden Vollrentner *vor* und nur bei rd. 18 v. H. *mit* Erreichen der Altersgrenze eintrat.

Das dürfte vor allem aus der Tatsache der „Doppelversorgung" zu erklären sein. Von den 1957 vorhandenen insgesamt rd. 153 000 Vollrentnern erhalten nahezu 50 v. H. die gesetzliche Rente *neben* der Beamtenversorgung. Der Durchschnittsbetrag der neben der Beamtenversorgung gezahlten gesetzlichen Rente liegt bei monatlich etwa 130,— DM. Demgegenüber liegt der Durchschnittsbetrag der monatlichen gesetzlichen Rente bei denjenigen Arbeitern, die keine Beamtenversorgung erhalten, bei monatlich etwa 204,— DM. Bei den Versorgungsempfängern, die Beamtenpension *und* gesetzliche Rente erhalten, liegt die Gesamtversorgung größtenteils höher als 75 v. H. der Bezüge vor der Pensionierung und überschreitet nicht selten erheblich die letzten Bezüge im aktiven Dienst. Vor der Rentenreform mußte der ins Beamtenverhältnis überführte Arbeiter oder Angestellte die Rentenversicherung freiwillig fortsetzen, wenn er den Rentenanspruch aufrechterhalten wollte. Mit der Rentenreform sind aber diese Anwartschaftsbestimmungen weggefallen, so daß seitdem jeder Beamte, der die Wartezeit in der gesetzlichen Rentenversicherung erfüllt hat, eine Rente erhält.

Ungeachtet der auf etwaiger freiwilliger Beitragsleistung zur gesetzlichen Rentenversicherung beruhenden Rentenanteile bleibt die Tatsache festzustellen, daß der Arbeitgeber, daß heißt die DB, vor der Überführung in das Beamtenverhältnis die Hälfte der Pflichtbeiträge getragen hat und als späterer Dienstherr des Beamten die Beamtenversorgung gewährt, wobei die vor der Übernahme in das Beamtenverhältnis geleistete Dienstzeit berücksichtigt, also die DB doppelt belastet wird. Näheres wurde bereits im II. Teil des Berichts unter C „Versorgungslasten" ausgeführt.

4. *Zur BVA (Abt. B) wird wie folgt Stellung genommen:*

a) Eine obere Grenze der Gesamtversorgung bei 70 v. H. (statt 75 v. H.) wäre sinnvoller gewesen, weil das Ruhegehalt der Beamten der Lohnsteuer unterliegt, während die gesetzliche Rente steuerfrei ist und auf die Zusatzrente nur in seltenen Ausnahmefällen Lohnsteuer zu entrichten sein wird und außerdem infolge der Zahlung von Mindestzusatzrenten die obere Grenze überschritten werden kann.

b) Mit der Vorschrift der Satzung, wonach der für die Gesamtversorgung maßgebende Arbeitsverdienst erhöht wird, wenn sich die Verdienste der Aktiven während eines Kalenderjahres erhöht haben, ist wohl etwas zuviel des Guten getan. Die Ruhegehälter der Ruhestandsbeamten werden auch nicht von Jahr zu Jahr angepaßt.

Die alljährliche Überprüfung der laufenden Zusatzrenten (rd. 150 000 bis 160 000 Fälle) ist mit einem außerordentlichen Arbeitsaufwand verbunden, der in keinem Verhältnis zum Erfolg bzw. Ergebnis stehen dürfte. Es ist zu prüfen, wie dieser Verwaltungsaufwand vermindert werden kann.

c) Nach der Regelung der BVA erhält der Erwerbsunfähige bei gleicher Gesamtversorgung eine niedrigere Zusatzrente als der Berufsunfähige. Eine allgemeine Regelung in der Richtung der Besserstellung eines Erwerbsunfähigen gegenüber einem Berufsunfähigen sollte angestrebt werden.

d) Unfallrenten werden nach der Regelung der DB nur zu 1/4 angerechnet. Bei hohen Unfallrenten und dementsprechend gekürzten Renten aus der gesetzlichen Rentenversicherung ergeben sich sehr hohe Zusatzrenten, die oft zu beträchtlichem Überschreiten des früheren Verdienstes führen werden.

Beispiel (Sinngemäße Darstellung)

Ein Arbeiter ist infolge Arbeitsunfalls mit 45 Jahren erwerbsunfähig geworden.

Letzter Verdienst: *brutto* monatlich *600,— DM*

Dienstjahre 27, Gesamtversorgung 69 v. H.

Unfallrente 66 2/3 v. H.	=	400,— DM
gesetzliche Rente	=	110,— DM
(zusammen 85 v. H.)	=	510,— DM
Zusatzrente Abteilung B	=	204,— DM
Gesamtrente	=	714,— DM

Bei 75 v. H. Gesamtversorgung (33 Dienstjahre) würde sich eine Gesamtrente von 750,— DM *netto* ergeben, also rd. 50 v. H. mehr als der frühere Nettoverdienst.

Für die Berücksichtigung von Unfallrenten sollte eine Lösung angesteuert werden, wonach die obere Grenze der Gesamtrente einschließlich

Unfall- und Zusatzrente bei *85 v. H.* des früheren Verdienstes liegt. Beim Überschreiten dieser Grenze würde ja noch die Mindestzusatzrente gewährt.

e) Als Beitrag werden von dem *Pflichtversicherten* 2 v. H. seines Verdienstes erhoben. Dazu kommen als Zuschuß der DB rd. 4 v. H. der maßgebenden Lohn- und Gehaltssumme. Angesichts der Tatsache, daß etwa 3/4 der Arbeiter und Angestellten im Laufe der Zeit ins Beamtenverhältnis überführt werden, ist der Zuschuß der DB tatsächlich aber beträchtlich höher, weil die Beamten keine Leistungen aus der Abteilung B beziehen. Von der jeweiligen Gesamtbelegschaft kommen also nur etwa 1/4 als spätere Leistungsbezieher aus der Abteilung B in Betracht, so daß theoretisch für *einen* späteren Leistungsempfänger an Beiträgen entrichtet werden:

2 v. H. eigener Beitrag

4 v. H. Zuschuß

12 v. H. Zuschuß für die ins Beamtenverhältnis übergehenden Versicherten

3 v. H. die Hälfte der eigenen Beitragsleistung der später ins Beamtenverhältnis übergehenden Versicherten

21 v. H. also insgesamt.

Die von der DB aufgestellte Berechnung, wonach für eine etwa gleich günstige Altersversorgung

für die Arbeiter und Angestellten rd. 20 v. H. (einschließlich 14 v. H. für gesetzliche Rentenversicherung) und

für die Beamten rd. 65 v. H. (bzw. 47,5 v. H.)

aufzuwenden sind, ist also unzutreffend, denn nach der vorstehenden Rechnung werden für die Arbeiter und Angestellten nicht 20 v. H., sondern etwa 35 v. H. aufgebracht.

Es liegt also nahe, in den Fällen, in denen Arbeiter und Angestellte, die in der Abteilung B versichert sind, in das Beamtenverhältnis übernommen werden, dem Wegfall des späteren Leistungsanspruchs durch den Abzug eines angemessenen Betrages von dem „Pauschalzuschuß" der DB Rechnung zu tragen. Dieser Abzug könnte in 2- bis 4-facher Höhe des Betrages vorgenommen werden, der den Beamten erstattet worden ist.

f) Der von dem Versicherten selbst aufzubringende Beitrag in der freiwilligen Versicherung beträgt 6 v. H. des Verdienstes (höchstens von monatlich 1 800,— DM). Die Weiterversicherung ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich. Die Anzahl der freiwilligen Versicherten ist ohne Bedeutung (1957 = 52).

Unabhängig davon muß es aber aus prinzipiellen Gründen als ungerechtfertigt angesehen werden, wenn für den über der Beitragsbemessungsgrenze in der gesetzlichen Rentenversicherung liegenden Verdienst der gleiche Beitragssatz gilt, weil dieser Teil des Verdienstes nicht an der Steigerung der anzurechnenden gesetzlichen Rente teilnimmt. Die Solidarität der Versicherungsgemeinschaft sieht also im Hinblick auf die Verdienste über 800 DM so aus, daß die kleinen Verdiener mit aufkommen müssen für die sehr hohen Zusatzrenten der Spitzenverdiener. Der Beitragssatz von zusammen 6 v. H. in der Abteilung B ist daher in diesen Fällen in keiner Weise zu rechtfertigen.

g) Nach der Altersgliederung der Versicherten wird die voraussichtliche Entwicklung des Rentenbestandes in der Abteilung B im wesentlichen von der Anzahl der mit Rentenanspruch ausscheidenden Versicherten *vor* Erreichung der Altersgrenze abhängen, die in den Jahren 1956 und 1957 im Vergleich zur allgemeinen gesetzlichen Rentenversicherung unverhältnismäßig hoch war. Vorausgesetzt, daß das vorzeitige Ausscheiden in einem als „normal" anzusehenden Umfang anfällt, wird die Zahl der Rentner mit Anspruch auf Altersrente ab 1962 ansteigen. Auf der anderen Seite wird aber das allmähliche Auslaufen der Renten an Vertriebene und Kriegsopfer zu einer Verminderung der Rentenlast in der Abteilung B führen, womit in etwa die größere Zahl der Neuzugänge ausgeglichen werden könnte.

h) Die Aufbringung der Mittel in der Abteilung B erfolgt durch Versicherungsbeiträge und durch „pauschale" Zuschüsse der DB. Die Höhe der pauschalen Zuschüsse ist nicht ausdrücklich vorgeschrieben; sie soll jedoch so bemessen sein, daß sie, zusammen mit den übrigen Einnahmen, ausreicht, um die Leistungen sicherzustellen. Der Zuschuß der DB beträgt 4 v. H. der maßgebenden Lohn- und Gehaltssumme. Seit 1. August 1958 wird der Zuschuß der DB nicht mehr in Form von 4 v. H. der Löhne, sondern nach einem aus der Zahl der Mitglieder errechneten Durchschnittssatz bemessen. Das Hauptprüfungsamt für die DB hat Bedenken gegen die finanzielle Lage der Abteilung B und wegen der sich daraus für die DB ergebenden Verpflichtungen erhoben. Es hat darauf hingewiesen, daß das Beitragsaufkommen der Abteilung B sich weiter senken wird, wenn die Beamtenanwärter nicht nur aus der Abteilung A, sondern auch aus der Abteilung B ausscheiden und wenn die Zahl der Arbeiter infolge von Rationalisierungsmaßnahmen oder aus anderen Gründen absinkt. Sie hat weiter darauf hingewiesen, daß noch 771 Angestellte nachzuversichern sind und daß hierfür eine Rücklage zu bilden ist.

5. Zur Frage der *Verwaltungskosten* der *BVA (Abt. A und B)* ergibt sich nach den *Feststellungen* des Prüfers folgendes:

a) Die Verwaltungskosten der BVA (Abt. A und B) betrugen 1957 insgesamt 15,245 Millionen DM. *Satzungsgemäß* sind von den vorgenannten *gesamten Verwaltungskosten* 2/3 als auf die Abteilung A (gesetzliche Rentenversicherung) entfallend anzusehen und 1/3 von der Abteilung A der Abteilung B (Zusatzrentenversicherung) zu überweisen. (Die Aufteilung 2/3 Abteilung A und 1/3

Abteilung B wird vom Prüfer als vertretbar angesehen.)

Daneben erstatten die an der BVA beteiligten übrigen Verwaltungen (z. B. Bundesverkehrsministerium Abteilung Wasserbau) den auf sie entfallenden Anteil an den Gesamtverwaltungskosten an die DB direkt. (Für 1958 steht diese Erstattung noch aus.)

b) Für *1958* wurden von der *DB Gesamt*verwaltungskosten für die BVA in Höhe von *22,872 Millionen DM* ermittelt, wobei allerdings höhere als vom Prüfer festgestellte Gemeinkostenzuschläge berücksichtigt wurden. Nach diesem Betrag wurden die Verwaltungskostenanteile der übrigen an der BVA beteiligten Verwaltungen berechnet und angefordert. Für die Berechnung des auf die *DB selbst* entfallenden Verwaltungskostenanteils wurde demgegenüber ein Betrag von nur *9,72* Millionen DM (statt 22,87 Millionen) zugrunde gelegt, also nur rd. *42 v. H.* der von der DB ermittelten tatsächlichen und an die übrigen Verwaltungen anteilig weiterberechneten Verwaltungskosten. Diese unterschiedliche Berechnung des von den an der BVA beteiligten Verwaltungen zu tragenden und abzugeltenden Verwaltungskostenanteils erfolgt auf Grund einer besonderen Anweisung der Hauptverwaltung der DB. Eine solche unterschiedliche Behandlung ist nicht zu rechtfertigen.

Abgesehen von dieser Unterschiedlichkeit sind Verteilung und Abgeltung der Verwaltungskosten in ihrer ganzen Anlage unrichtig:

aa) Die Abteilung A ist Träger der gesetzlichen Rentenversicherung, der seine Verwaltungskosten *selbst* zu tragen hat, und zwar insgesamt, also auch die auf die übrigen Verwaltungen entfallenden Anteile. Es ist eine sinnwidrige Konstruktion, daß diese Kosten für die DB zum Teil und für die übrigen Beteiligten in vollem Umfang auf die arbeitgebenden Verwaltungen abgewälzt werden und damit das Ergebnis bei dem Träger der gesetzlichen Rentenversicherung verfälscht wird.

bb) Die Überweisung der Verwaltungskostenpauschale von der Abteilung A an die Abteilung B stellt außerdem eine zusätzliche, versteckte und *nirgends ausgewiesene* Subventionierung der Zusatzrentenversicherung dar, die nach den Berechnungen der DB für 1958 immerhin 6,48 Millionen DM beträgt.

c) Die richtige Verteilung und Anweisung der Belastung durch Verwaltungskosten BVA stellt sich wie folgt dar *):

aa) Von *tatsächlichen Gesamt*verwaltungskosten entfallen $^{2}/_{3}$ auf die Abteilung A, die auch von der *Abteilung A* zu tragen und der *DB* in vollem Umfange zu *erstatten* sind. Falls die DB diesen Betrag der Abteilung B zur Verfügung stellen will, ist deren Ausweis bei dem Zuschuß der arbeitgebenden Verwaltung zur Abteilung B notwendig.

bb) Im Grundsatz können die übrigen Beteiligten *nicht* mit Verwaltungskosten der Abteilung A belastet werden, sondern *nur* anteilig mit den auf die Abteilung B entfallenden Verwaltungskosten, die an die *DB* abzuführen sind. Wollen auch die übrigen Beteiligten der Abteilung B eine Sonderzuwendung in Höhe des Verwaltungskostenanteils der Abteilung A zukommen lassen, dann sind diese Beträge *nicht* der *DB, sondern* der *Abteilung B* zu vergüten.

d) Für 1957 hat der Prüfer *15,245 Millionen* DM Verwaltungskosten der BVA festgestellt. Die Aufteilung dieses Betrages ergibt sich aus der folgenden Übersicht:

---

*) Notfalls wäre eine Satzungsänderung der BVA Abteilung B (insbesondere § 31) vorzunehmen.

Rechnerische Aufteilung	Millionen DM	Richtige Verteilung der Last	Millionen DM	Tatsächlich erfolgte Verteilung der Last	Millionen DM
Abteilung A				Abteilung A	3 391*)
2/3 DB	9 494			DB	5 865
2/3 übrige Verwaltungen	670	Abteilung A		übrige Verwaltungen	908
	10 164		10 164		10 164
Abteilung B					
1/3 DB	4 746	DB	4 746	DB	4 628
1/3 übrige Verwaltungen	335	übrige Verwaltungen	335	übrige Verwaltungen	453
	5 081		5 081		5 081
insgesamt	15 245		15 245		15 245
davon		Abteilung A	10 164	Abteilung A	3 391*)
		DB	4 746	DB	10 493
		übrige Verwaltungen	335	übrige Verwaltungen	1 361

*) Dieser Betrag wurde der Abteilung B zu Verfügung gestellt.

e) Die Verwaltungskosten liegen bei der BVA Abteilung A wesentlich höher als bei den übrigen Trägern der Arbeiter-Rentenversicherung.

Vergleich:

	Verwaltungskosten (1957) in v. H. der Beitragseinnahmen	Verwaltungskosten (1957) in v. H der Ausgaben für Renten- und Kurmaßnahmen
1. DB (BVA Abt. A)		
a) (laut vorläufigem Jahresabschluß 1957)	6,1	4,75 *)
b) (laut Geschäftsbericht 1957)		2,15 *)
2. Übrige Träger der gesetzlichen Rentenversicherung der Arbeiter	1,86	1,57

*) Die Höhe der Rentenlast ist im vorläufigen Jahresabschluß mit 203 Millionen DM und im Geschäftsbericht mit 464 Millionen DM angegeben.

Die höheren Verwaltungskosten bei der Abteilung A werden damit begründet, daß

aa) die Verwaltungsarbeit überwiegend auf die Bearbeitung des Rentenbestandes, insbesondere der Rentenanträge, entfällt und

bb) die Abteilung A, gemessen am Beitragsaufkommen, einen unverhältnismäßig hohen Rentenbestand hat und gleichermaßen unverhältnismäßig viele Neuanträge zu bearbeiten sind.

Selbst, wenn diese Umstände in vollem Umfange berücksichtigt werden, bleibt die Tatsache bestehen, daß die Abteilung A mindestens 50 v. H. mehr Verwaltungskosten verursacht als die übrigen Rentenversicherungsträger für Arbeiter.

6. *Schlußbemerkungen der Kommission zur BVA (Abt. A und B)*

a) Für die *BVA (Abt. A)* gelten die gleichen gesetzlichen Bestimmungen wie für alle anderen gleichartigen Versicherungsträger. Die bei der Abteilung A Versicherten genießen also keine besonderen Vorteile. Vereinfachungen oder sonstige beachtliche Vorteile, die sich aus dem Bestehen dieser Sonderanstalt für die Arbeiter der DB ergeben, sind nicht erkennbar, wohl aber wesentlich höhere Verwaltungskosten. Diese kommen in den personell sehr stark besetzten Sozialbüros der Bundesbahndirektionen (z. B. Bundesbahndirektion Hannover mit 278 Personen gegenüber 114 Personen im Verkehrsbüro) und in der beträchtlichen Zahl von Bediensteten, die als Versicherten-Vertreter freigestellt sind, zum Ausdruck. Die *Kommission* nimmt an, daß für die Weiter-

führung dieser Sonderanstalt vor allem die Überlegung von Bedeutung ist,

daß die Abteilung A ihre liquiden Mittel der DB als Darlehen zur Verfügung stellt. Die DB würde bei Wegfall dieser Einrichtung die benötigten Gelder dann nur auf dem freien Kapitalmarkt zu ungünstigeren Bedingungen erhalten.

Entsprechend § 31 ihres Entwurfs für ein neues Bundesbahngesetz *empfiehlt die Kommission zu prüfen,* ob mit Rücksicht auf die hohen Verwaltungskosten und das Fehlen von Vorteilen für die Versicherten an der Aufrechterhaltung dieser Sonderanstalt für die DB heute noch ein gerechtfertigtes Interesse anerkannt werden kann. Die DB hätte die Möglichkeit, bei Überführung dieser Sonderanstalt auf die allgemeinen Versicherungsträger Vereinbarungen über eine angemessene Anlegung der in ihrem Bereich aufkommenden Gelder zu treffen.

b) Das Grundkonzept der *BVA (Abt. B)* als Zusatz-Altersversorgung entspricht im Grundsatz der Regelung bei Bund, Ländern und Gemeinden. Sie kann als vorbildlich angesehen werden. Die gewählte obere und im allgemeinen innegehaltene Grenze der Gesamtversorgung liegt allerdings mit 75 v. H. etwas zu hoch. Eine Gesamtversorgung wird dann als angemessen anzusehen sein, wenn ein vernünftiger Abstand zum Verdienst des vergleichbaren aktiven Bediensteten bestehen bleibt, wie das auch bei der Beamtenversorgung der Fall ist. Dieser Vergleich sollte sich, ungeachtet der *Berechnung* nach den Bruttoverdiensten, immer auf die Nettobezüge beziehen. Danach verbleiben dem Ruhestandsbeamten — netto — bis zu etwa 70 v. H. des Netto-Verdienstes als aktiver Beamter. Die Gesamtversorgung der Arbeiter und Angestellten erreicht demgegenüber regulär bis zu 95 v. H. des früheren Nettoverdienstes. Wenn in der Abteilung B die obere Grenze auf 70 v. H. festgelegt wird, sind die Arbeiter und Angestellten im Verhältnis zum früheren Netto-Verdienst immer noch besser gestellt als die Beamten.

Sozialwerk der DB (BSW)

1. *Aufgaben*

A. Von der DB übertragene Aufgaben (Auftragsangelegenheiten)

a) Tuberkulosebekämpfung nach dem Gesetz über die Tuberkulosehilfe;

alle Maßnahmen nach dem Gesetz außer Heilstätten- und Krankenhausbehandlung (§ 2 Abs. 1 Nr. 1 und 2), und zwar

(1) Heilbehandlung
(ambulante Behandlung, Heilmittel, häusliche Pflege und anderes),

(2) Eingliederungshilfe
(berufliche Unterbringung),

(3) wirtschaftliche Hilfe
(Ernährungs-, Haushalts- und Bekleidungshilfen und anderes),

(4) vorbeugende Hilfe
(Kinderverschickungen und anderes).

b) Führung der bundesbahneigenen Verpflegungseinrichtungen (Betriebsküchen und Kantinen).

Derartige Einrichtungen sind in der Industrie üblich; sie sind im übrigen auch durch die Bundeskantinenrichtlinien für den öffentlichen Dienst vorgesehen.

B. Eigene Aufgaben des BSW

a) Sonstige Gesundheitsfürsorge
(Maßnahmen zur Erhaltung und Festigung der Gesundheit, z. B. Erholungskuren für Erwachsene),

b) Kranken- und Kleinkinderfürsorge (Hilfe in schwierigen Fällen, Kinderverschickungen),

c) Förderung kultureller Betätigungen der Bediensteten (Esperanto, Foto, Musik, Schach und andere sinnvoller Freizeitgestaltung dienende Angelegenheiten),

d) Verwaltung der BSW-Erholungsheime,

e) Maßnahmen zur Ergänzung der Sozialmaßnahmen der DB und ihrer Versicherungsträger in Fällen wirtschaftlicher Not (z. B. Rentenvorschüsse für die Zeit des Laufens eines Rentenantrages, Ausgesteuertenfürsorge).

Personal des BSW (1957)

10 vollbeschäftigte und teilbeschäftigte Ärzte
36 Röntgenassistentinnen und Laborkräfte
50 Fürsorgerinnen
112 Bürokräfte.

Dem BSW stehen eine ganze Anzahl von Heimen (Treuhandvermögen/Verwaltungsvermögen) sowie sonstige Einrichtungen zur Verfügung (z. B. medizinische Einrichtungen, Küchen, Kantinen, Speiseräume usw.).

2. Im BSW sind in besonders gearteter Organisation Aufgaben zusamengefaßt, die im allgemeinen, insbesondere in der Industrie, wahrgenommen werden

a) vom werkärztlichen Dienst (Gesundheitsüberwachung, insbesondere bei besonderen, hauptsächlich chronischen Leiden),

b) von der Werksfürsorge,

c) von den Unterstützungsvereinen sowie

d) unmittelbar vom Werk durch Gewährung von Beihilfen.

Zur Durchführung der verschiedenen Aufgaben kann die *Kommission* mangels Kenntnis der Einzelheiten nicht Stellung nehmen.

3. *Aufbringung und Verwendung der Mittel (1957):*

Zuwendungen

DB für Tbc-Fürsorge	4,7 Millionen DM
DB für vorbeugende Tbc-Maßnahmen	1,85 Millionen DM
DB für Kranken- und Kleinkinder-Fürsorge	0,61 Millionen DM
DB für Erholungs- und Kinderheime	0,3 Millionen DM
DB für Betriebsküchen und Kantinen	4,27 Millionen DM
DB für kulturelle Betreuung	0,1 Millionen DM
DB für sonstige Einzelzuwendungen	0,08 Millionen DM
BBKK	0,43 Millionen DM
KVB	0,04 Millionen DM
Sonstiges	0,06 Millionen DM
Spenden von Bediensteten	6,1 Millionen DM
Sonderbeiträge	0,05 Millionen DM
Kostenanteile der Betreuten (Erholungskuren)	1,28 Millionen DM
	19,87 Millionen DM

Dazu kommen noch Erträge aus der Wirtschaftsführung.

Ausgaben

Tbc-Fürsorge (ärztliche Maßnahmen Vor- und Nachfürsorge)	2,63 Millionen DM
Tbc-Fürsorge (wirtschaftliche Maßnahmen)	2,12 Millionen DM
Vorbeugende Tbc-Fürsorge	3,19 Millionen DM
Sonstige Krankheitsfürsorge	0,95 Millionen DM
Gesundheitspflege	2,73 Millionen DM
Fürsorge in Notfällen	0,7 Millionen DM
	12,32 Millionen DM

Als Grundsatz gilt, daß die Finanzierung der Auftragsangelegenheiten Sache der DB ist. Die eigenen Betreuungsaufgaben des BSW finanzieren die Bediensteten durch freiwillige Spenden; nur in ganz geringem Umfange fördert die DB diese Arbeit durch begrenzte Zuwendungen.

4. *Schlußbetrachtung*

Das Sozialwerk berücksichtigt in seiner Aufgabenstellung *die besonderen Arbeitsbedingungen der Eisenbahner* und ergänzt die gesetzlich gebotenen Maßnahmen der DB und ihrer Versicherungsträger. An den Aufwendungen ist das Personal mit einem beachtlich hohen Spendenaufkommen beteiligt. Die Ausgaben für Verpflegungseinrichtungen halten sich in vertretbaren Grenzen. Die Aufwendungen für kulturelle Zwecke usw. sind nicht überhöht.

Zu beanstanden ist jedoch, daß bei einem Teil der Einrichtungen des Sozialwerks unentgeltliche Leistungen der DB, insbesondere durch Bereitstellung von Personal und Anlagen, erbracht werden, die in der Rechnung nicht klar ausgewiesen werden (z. B. 660 000 DM für den Eisenbahnersport).

Das *Hauptprüfungsamt* für die DB hat in seinem Bericht für 1957 eine Aufblähung der BSW-Bilanz durch innere Verrechnungsposten mit 1,966 Millionen DM festgestellt. Es hat kritisch darauf hingewiesen,

a) daß die Rücklagen, die bei den einzelnen Bezirken angesammelt sind, im wesentlichen für den Neubau und Ausbau von Heimen bestimmt sind, von denen zum Teil noch nicht einmal feststeht, ob sie überhaupt gebaut werden,

b) daß das BSW die unentgeltlichen Leistungen in seiner Gewinn- und Verlustrechnung nicht aufführt. Diese haben im Jahre 1957, für das sie statistisch erhoben worden sind, 13,9 Millionen DM betragen und stehen in deren Betriebsaufwand. 11,4 Millionen DM davon entfallen auf die Abteilung Betriebsküchen und Kantinen des BSW,

c) daß die Gewinn- und Verlustrechnung mit einer Gesamtsumme von rd. 3,072 Millionen DM auch 1958 mit einem *Verlust* und zwar *in Höhe von rd. 0,070 Millionen DM* abschließt, da *einige Heime infolge erhöhter Instandsetzungen und Beschaffungen trotz der Zuwendungen der DB Verluste erbrachten, die übrigens zur Zeit bei Erhöhung der Pensionspreise hätten verringert werden können.*

BSW — Abteilung Betriebsküchen und Kantinen (Be-Kü-Ka)

Diese Einrichtung ist durch den Prüfer im einzelnen untersucht worden. Seine Feststellungen wurden bei den nachstehenden Bemerkungen der *Kommission* verwertet:

	1958
1. Gesamtzahl der Betriebsküchen	276
Gesamtzahl der Beschäftigten	3 081
davon	
von der DB bezahlt	391
von Be-Kü-Ka bezahlt	2 690

Abgegeben werden

Betriebsküchen-Stammessen

à la carte-Essen

sonstige Kantinenwaren, insbesondere Getränke.

2. Betriebsküchen und Kantinen sind Einrichtungen der DB, die vom BSW treuhänderisch verwaltet und bewirtschaftet werden. Nach den internen Richtlinien werden von der DB für die Be-Kü-Ka unentgeltlich zur Verfügung gestellt:

a) Räumlichkeiten

b) Anlagen und Ausstattung

c) Beamte für die Geschäftsführung im BSW sowie für die Leitung der Be-Kü-Ka (Bezahlung durch die DB).

Außerdem übernimmt die DB

d) Unterhaltung der Räume

e) Ersatz und Unterhaltung der Anlagen und Ausstattungsgegenstände, deren Anschaffungswert im einzelnen über 600 DM liegt.

Zur Verbilligung des Essens für aktive Bedienstete leistet die DB Barzuschüsse; diese haben betragen

bis 30. September 1957 — 0,17 DM

ab 1. Oktober 1957 — 0,30 DM

ab 1. Juli 1958 — 0,35 DM pro Portion.

Die für die Bundesbehörden maßgebenden Richtlinien über die Einrichtung und Unterstützung von Betriebsküchen haben für die DB keine Gültigkeit.

3. Sämtliche Be-Kü-Ka der DB zusammengefaßt ergeben einen Wirtschaftsbereich sehr erheblichen Umfangs. (Warenverbrauch *1957 = 70,9 Millionen DM, 1958 = 74,7 Millionen DM.)*

Nach der Anzahl der bezuschußten Essen *beteiligt* sich etwa *jeder 6. aktive* Bedienstete an dem Betriebsküchenessen der DB.

Von dem Gesamtumsatz (1958) ohne Berücksichtigung des Betriebsküchenessens entfallen auf *jeden aktiven Bediensteten* der DB *im Jahr* etwa 137 DM.

4. Die Unterstützung der Be-Kü-Ka durch die DB hat 1957 zu einer Gesamtbelastung von 14,597 Millionen DM, die sich wie folgt aufteilen, geführt:

a) Übernahme von persönlichen Verwaltungskosten	5,096 Millionen DM,
b) Übernahme von sächlichen Verwaltungskosten	5,231 Millionen DM,
c) Barzuschüsse	4,270 Millionen DM.

Das entspricht einer *Gesamt-Bezuschussung* von etwa *0,88 DM pro Portion.* Dazu kommt noch der (nahezu aus Kantinenerträgen gedeckte) *Verlust* der *Küchenbetriebe* (1957 1,674 Millionen DM). Insgesamt beträgt sonach die Subventionierung des Betriebsküchenessens rd. 1 DM pro Portion, während der Bund für jeden Essensteilnehmer 0,60 DM zahlt und auf Grund der Kantinenrichtlinien die Kosten für die Räumlichkeiten, ihre Beleuchtung und Reinigung übernimmt.

Die vom Essenteilnehmer getragenen Erlöse betrugen 1957

beim bezuschußten Stammessen durchschnittlich	0,71 DM*)
insgesamt (einschließlich Gäste und à la carte-Essen) durchschnittlich	0,863 DM*)

5. Vom Prüfer wurde festgestellt, daß die Rohaufschläge beim Verkauf der übrigen Waren (Brutto-Verdienst-Aufschläge) in den einzelnen Bezirken sehr unterschiedlich sind. Zu einem gewissen Teil können diese Unterschiede natürlich in dem Anteil von Waren mit geringem Aufschlag (z. T. Tabakwaren) ihre Ursache haben. Unabhängig davon sollte aber der Hinweis des Prüfers Anlaß sein, die Aufschläge bei den verschiedenen Warenarten in den Bezirken einmal zu untersuchen und bei zu niedrigen Aufschlägen eine *Anhebung* auf die in anderen Bezirken üblichen Aufschlagssätze *zu veranlassen.* Dadurch könnten, wie auch der Prüfer zutreffend feststellte, im Hinblick auf die Höhe der Umsätze *erhebliche* Mehreinnahmen erzielt werden. Spielraum dürfte ausreichend vorhanden sein, denn die Verkaufspreise liegen zum Teil *erheblich unter* den handelsüblichen Preisen. Allerdings erklären sich die Unterschiede zum Teil aus der verschieden großen Nachfrage nach den angebotenen Waren; z. B. werden die Aufschläge in Gebieten mit großem Bier- und Weinkonsum notwendigerweise niedriger sein müssen.

Die Rohaufschlagssätze bewegen sich in den Bezirken

a) bei den Hauptmahlzeiten	von ./. 4,1 v. H. bis + 20 v. H.
b) bei der übrigen Verpflegung	von + 9,9 v. H. bis + 40,4 v. H.
c) bei Bier	von + 14,7 v. H. bis + 35,4 v. H.
d) bei Wein	von + 15 v. H. bis + 48,2 v. H.
e) Süßwaren	von + 16 v. H. bis + 34,5 v. H.
f) Tabakwaren	von + 9,7 v. H. bis + 11,6 v. H.
g) bei alkoholfreien Getränken	von + 18,4 v. H. bis + 75,3 v. H.
h) bei den anderen Waren	von + 10 v. H. bis + 60 v. H.

Die Rohaufschläge zeigten in den zurückliegenden Jahren

beim *Betriebsküchenessen fallende* und

bei den *übrigen Verkäufen steigende*

Tendenz.

So beträgt der Rohaufschlag bei Betriebsküchenessen im Gesamtdurchschnitt *1958* noch 5,11 v. H. gegenüber *11,84 v. H. im Jahre 1957.*

Dieser Rückgang der Rohaufschläge bei den Hauptmahlzeiten, der sich 1959 voraussichtlich fortsetzt, ist ein Beweis dafür, daß die allgemeinen Preissteigerungen sowie Verbesserungen in der Qualität des Essens keinen Ausdruck in der Erhöhung der Abgabepreise finden, die z. Z. kaum höher liegen als die Kosten des Lebensmittelverbrauchs. Es sollte eine der Preis- und Verdienstentwicklung angemessene Anpassung der Abgabepreise angestrebt werden.

6. Das Gesamtergebnis wird dadurch belastet und verfälscht, daß von der Be-Kü-Ka „Zuwendungen" an andere Sozialeinrichtungen der DB erfolgen, ob-

*) Diese Erlöse haben sich seit 1955 nicht nennenswert geändert, obwohl die Barzuschüsse um mehr als 100 v. H. angestiegen sind.

schon die Betriebsküchen Zuschußbetriebe sind. Im Jahre 1957 waren es rd. 0,635 Millionen DM.

7. *Schlußbetrachtung*

a) Die Auffassungen über die Notwendigkeit der Abgabe eines eventuell bezuschußten Betriebsküchenessens gehen auseinander. Eine Notwendigkeit wird infolge der Besonderheiten des Eisenbahnbetriebs in zahlreichen Fällen gegeben sein. In solchen Fällen ist auch eine angemessene Bezuschussung vertretbar. Mit der Abgabe von Betriebsküchenessen soll aber auf keinen Fall der Zweck verfolgt werden, das Kochen am häuslichen Herd zu ersparen und den Bediensteten ohne besondere Notwendigkeit zu einem verbilligten Mittagessen zu verhelfen. Dementsprechend sollte auch, wie das bei der Bundespost geschieht, die Bezuschussung des Essens davon abhängig gemacht werden, ob das Essen in der normalen Mittagszeit zu Hause eingenommen werden kann oder nicht.

Es kann nicht Aufgabe der DB sein, die Mittagsverpflegung in die Hände des Betriebs zu überführen und hierfür noch Werbeaktionen zu veranstalten.

b) Abgesehen von einer vernünftigen Bemessung der Abgabepreise für das Essen bietet auch der hohe Umsatz an sonstigen Kantinenwaren (1957 nahezu 51,6 Millionen DM und 15,4 Millionen DM „Küchennebenwaren") ausreichende Möglichkeiten, die Ertragslage der Be-Kü-Ka zu verbessern und damit die Zuschüsse abzusenken, ohne daß es für die Bediensteten spürbar wird.

c) Eine Gegenüberstellung mit einer als „teuer" bekannten Werksküche in einem Unternehmen der Eisen- und Stahlindustrie (1957) zeigt folgendes Bild:

	Industrie	DB
Lebensmittelverbrauch	0,83	0,77
Gesamtkosten	1,49	rd. 2,—
	pro Portion	

d) Es sollte überlegt werden, ob es tatsächlich zweckmäßig ist, die Be-Kü-Ka grundsätzlich in eigener Regie zu führen, oder ob es nicht ratsam wäre, sie zu verpachten. Damit würde nach Auffassung der *Kommission* erheblich an Verwaltungsaufwand gespart werden können. Außerdem würden klare Rechnungsverhältnisse geschaffen. Die überwiegend guten Erfahrungen, die bei anderen öffentlichen Verwaltungen und auch in der privaten Wirtschaft mit der Verpachtung von Werksküchen gemacht worden sind, sollten Veranlassung geben, überall dort, wo infolge der betrieblichen Notwendigkeiten der Eisenbahn ein Regiebetrieb der Küchen usw. nicht zu entbehren ist, auf eine Verpachtung überzugehen. Das oft gehörte Argument, daß bei einer Verpachtung sich die Qualität des Essens verschlechtern und die Preise erhöhen würden, kann nach den allgemeinen Erfahrungen nicht anerkannt werden. Hier wie überall wird es darauf ankommen, geeignete Persönlichkeiten für die Durchführung solcher Aufgaben zu gewinnen.

Bundesbahn-Hausbrandversorgung (BHbv)

Diese Sozialeinrichtung ist ebenfalls von dem Prüfer untersucht worden. Die *Kommission* hat die Ergebnisse dieser Untersuchungen bei ihren eigenen Überlegungen verwertet und nimmt in den nachstehenden Ziffern wie folgt Stellung:

1. Die BHbv ist als wirtschaftlicher Geschäftsbetrieb einer Körperschaft des öffentlichen Rechts anzusehen, der auf einer eigenen Organisation mit eigener Geschäftsordnung aufgebaut ist. Die BHbv besitzt eigene Buch- und Rechnungsführung.

2. Die BHbv hat die Aufgabe, das Personal und die Versorgungsempfänger der DB durch günstigen Einkauf und Verzicht auf Reingewinne beim Verkauf zu günstigen Bedingungen mit Brennstoffen zu versorgen.

Die Brennstoffe werden zu den üblichen Einzelhändlerbezugspreisen bezogen; Vorzugsfrachten werden nicht eingeräumt. Die BHbv ist von der DB beauftragt, die Brennstoffe, wenn irgend möglich, auf dem Schienenwege zu beziehen. Dieses Verfahren wird nicht immer das wirtschaftlichste sein.

3. Zur Frage, warum der Geschäftsbericht der BHbv keine Ergebnisrechnung enthält, wurde erklärt, *daß hierdurch der Öffentlichkeit keine Möglichkeit* der Einsicht in den *Betriebsumfang und in das Geschäftsgebaren der BHbv gegeben werden soll.*

4. Eine Gegenüberstellung der Preise mit denen des Kohleneinzelhandels zeigt, daß die Brennstoffe von der BHbv 1957 durchschnittlich 18 v. H. billiger abgegeben wurden; das ist insgesamt eine Vergünstigen im Werte von rd. *13 Millionen DM.* Ferner ist zu berücksichtigen, daß die DB zur BHbv jährlich rd. 0,8 Millionen DM (1957) an unentgeltlichen Dienstleistungen beisteuert und der Prüfer einen jährlichen Bilanzverlust von rd. 1,4 Millionen DM festgestellt hat, der im Endergebnis auch von der DB übernommen werden dürfte. Bilanzverluste und Zuschüsse ließen sich vermeiden, wenn die Abgabepreise um rd. 7,2 v. H. oder etwa 0,07 bis 0,15 DM pro Zentner angehoben würden. Trotzdem würde noch eine erhebliche Preisvergünstigung bestehenbleiben.

5. *Über 2000* Bedienstete der DB sind im Rahmen der BHbv als Verteiler bzw. Vertrauensleute eingesetzt. Jährlich werden an diesen Personenkreis Vergütungen in Höhe von insgesamt rd. 0,62 Millionen DM gezahlt. Die Tätigkeit dieser Personen, soweit sie auf die bezahlte Dienstzeit entfällt, darf *jährlich* 11 Tagewerke nicht überschreiten. Ob diese Vorschrift eingehalten wird, konnte vom Prüfer nicht festgestellt werden. Ein beträchtlicher Arbeitsausfall entsteht aber auf jeden Fall, der von der BHbv nicht erstattet wird. Es wird vermutet, daß diese Bedien-

steten die Sondervergütung für eine während der bezahlten Arbeitszeit ausgeübten Tätigkeit erhalten.

6. Die *Kommission* kann sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Grundsätze der Satzung in der Praxis nicht beachtet werden, das heißt mehr oder weniger nur optische Bedeutung haben.

a) Neue Geschäftsordnung der BHbv:

§ 27: „Die BHbv hat sich wirtschaftlich selbst zu erhalten."

§ 21: „Die Bezüge für die bei der BHbv beschäftigten Bediensteten gehen zu Lasten der BHbv. Die DB kann die Bezüge für einzelne Gruppen von Bediensteten, sofern dies nach der Haushaltslage der BHbv erforderlich ist, übernehmen."

b) Verfügung der DB, erlassen *vor* Inkrafttreten der neuen Geschäftsordnung, zur Ergänzung des § 21:

„Die DB trägt bis auf weiteres die Personalkosten für die Mitglieder des Hauptvorstandes sowie der Vorsitzenden der Bezirksvorstände und deren Stellvertreter." (rd. 783 000 DM)

7. Auch das Hauptprüfungsamt für die DB hat sich eingehend mit den Verhältnissen der BHbv befaßt und unter anderem festgestellt, daß das Betriebsergebnis durch die BHbv mit einem außerordentlichen Aufwand von 5,668 Millionen DM und dem nicht erstatteten Betriebsführungsaufwand von 950 000 DM, das heißt insgesamt mit einem Aufwand von 6,618 Millionen DM belastet ist. Auszug aus dem Bericht des Hauptprüfungsamts für die DB ist als *Anlage* 2 diesem Berichtsteil beigefügt.

8. *Schlußbetrachtung*

Die *Kommission* hat den Eindruck, daß seitens der DB nicht genügend darauf hingewirkt wird, daß sich die BHbv selbst trägt; denn mit Wirkung vom 1. Januar 1959 werden persönliche Kosten in Höhe von rd. 783 000,— DM (einschließlich Gemeinkosten) in vollem Umfange von der DB übernommen, die sie sich bis zum 31. Dezember 1958 wenigstens teilweise durch die jährliche Pauschalvergütung der BHbv in Höhe von 430 000,— DM abgelten ließ.

Es soll nicht verkannt werden, daß es in den letzten Jahren für die Betriebe immer schwieriger geworden ist, bei der Abgabe von Brennstoffen sämtliche Unkosten (die beim Großunternehmen naturbedingt höher liegen), aus den Erlösen zu decken und darüber hinaus noch einen „interessanten Vorzugspreis" bestehenzulassen. Im Hinblick auf die Entwicklungstendenz bei den festen Brennstoffen dürften sich diese Schwierigkeiten in der Zukunft eher verstärken als nachlassen, so daß eines Tages ein Vorzugspreis nicht mehr möglich sein wird.

Die Preise in dem — vom Bundesminister für Wirtschaft bekanntlich abgelehnten — Belegschaftshandel in der Wirtschaft weichen bezüglich der Kohle im allgemeinen nicht mehr nennenswert von den Preisen des Kohleneinzelhandels ab. Das Hauptinteresse der Belegschaften beruht darauf, daß die ratenweise Einbehaltung vom Lohn möglich ist. Soweit bekannt, werden in der Wirtschaft *sämtliche* Kosten aus dem Belegschafts-Kohlenhandel durch die Erlöse gedeckt. (Das gilt natürlich nicht für Deputatkohle, z. B. im Bergbau.)

Die *Kommission* erkennt an, daß in der Zeit der Kohlenknappheit ein berechtigtes Interesse an einer eigenen Kohlenversorgung der Bediensteten bestehen konnte. Unter Berücksichtigung der veränderten Situation auf dem Kohlenmarkt und der in den vorstehenden Darlegungen festgestellten Tatsachen *empfiehlt sie, auf die betriebseigene Kohlenversorgung zu verzichten.*

Eisenbahn-Waisenhort (EWH)

Diese Einrichtung ist von dem Prüfer untersucht worden. Die *Kommission* bemerkt folgendes:

1. *Aufgaben*

a) Maßnahmen zur Förderung der allgemeinen und beruflichen Ausbildung von Waisen

b) Erholungskuren für Waisen

c) Beihilfen für Kleidung und Wäsche sowie Notlagebeihilfen

d) Heimunterbringung von Waisen

2. *Aufbringung der Mittel*

a) Ertrag aus Stiftungsvermögen usw. (0,16 Millionen DM)

b) Zuwendungen der DB (0,3 Millionen DM) und von Dritten (0,026 Millionen DM)

c) Spenden (1,43 Millionen DM)

3. Bei den *Maßnahmen zur Förderung der Ausbildung* fällt auf, daß bei der Förderung des Besuchs höherer Schulen sowie eines Studiums an Universitäten und Hochschulen die Waisen von Beamten zahlenmäßig beträchtlich überwiegen.

4. Der EWH ist eine *rechtsfähige, mildtätige Stiftung,* die Waisen verstorbener Eisenbahner unterstützt.

5. Der EWH wurde von der DB durch *jährliche Barzuwendungen* in Höhe von 0,3 Millionen DM unterstützt. Außerdem erbrachte die DB 1957 *unentgeltliche* Dienstleistungen im Werte von rd. *92 700 DM.*

Die in den Heimen des EWH anfallenden Kosten werden nach den Feststellungen des Prüfers restlos aus eigenen Einnahmen (Spenden) gedeckt.

6. *Schlußbetrachtung*

Die Unterstützung des EWH durch die DB (Barzuschuß und unentgeltliche Dienstleistungen) erscheint sowohl dem Grunde nach als auch in der Höhe vertretbar.

Kleiderkasse der Deutschen Bundesbahn (KIK)

Die *Kommission* hat die Kleiderkasse der DB nicht besonders untersucht. Jedoch hat eine eingehende Prüfung durch das Hauptprüfungsamt für die DB stattgefunden. Die Prüfungsbemerkungen des Hauptprüfungsamts für die DB in seinem Bericht für das Jahr 1958 erscheinen der *Kommission* so schwerwiegend, daß sie es für notwendig hält, sie nachstehend auszugsweise wiederzugeben:

„Die Zuschüsse der DB zur Dienstkleidung der Pflichtmitglieder der Kleiderkasse sind gegen 1957 um 0,7 v. H. gesunken. Bei den Zuschüssen handelt es sich um einen jährlichen Beitrag von 48,— DM für jeden dienstkleidungspflichtigen, meist im Außendienst tätigen Bediensteten, der Beiträge in gleicher Höhe zahlt und dafür die vorgeschriebene Dienstkleidung bezieht, meist vor Einzahlung eines entsprechenden Guthabens, wie der Stand der Verpflichtungen der Mitglieder (Ende 1958 = rd. 8,2 Millionen DM, 1957 = rd. 6,8 Millionen DM) und der der Guthaben (Ende 1958 = rd. 4 Millionen DM, 1957 = rd. 3,9 Millionen DM) zeigen. Außerdem zahlt die DB entsprechend der Zahl der Pflichtmitglieder ab 1. Januar 1957 einen Sonderbeitrag von 12,— DM für die erstmalige Beschaffung einer vollständigen Dienstkleidungsgarnitur, ohne diesen Zuschuß von der Zahl der erstmalig dienstkleidungspflichtig gewordenen neuen Mitglieder abhängig zu machen.

Der Aufwand der DB für die Dienstkleidung ihrer Bediensteten ist jedoch höher als der für die Zuschüsse in Höhe von insgesamt 7,5 Millionen DM, da die DB die gesamten sachlichen und persönlichen Kosten der Geschäftsführung trägt, die für 1957 von der DB mit 3,4 Millionen DM einschließlich 1,6 Millionen DM Gemeinkosten ermittelt worden sind, im Jahre 1958 aber mindestens in gleicher Höhe aufzuwenden waren und wie bisher im Abschluß der Kleiderkasse nicht erscheinen.

Der Abschluß der Kleiderkasse ist daher nicht vollständig.

Die Verschuldung der Mitglieder steigt ständig (1954 = 4,8, 1955 = 5,3, 1956 = 5,7, 1957 = 6,8 Millionen DM), während die Guthaben der Mitglieder sich nur unwesentlich erhöht haben (1954 = 3 Millionen DM). Die DB hat ab 1. April 1959 ihren Zuschuß um 12 DM je Jahr und den Kleiderkassenbeitrag der Bediensteten um den gleichen Betrag erhöht, so daß mit einem Abbau der Verschuldung der Mitglieder zu rechnen ist. Zu einer Kreditgewährung an freiwillige Mitglieder sehen wir keinen Anlaß, zumal ihnen die gleichen Preise wie den Pflichtmitgliedern in Rechnung gestellt werden.

Das hohe Betriebskapital und die Rückstellungen geben Anreiz zur Ausdehnung des Warenbestandes und diese zur Erweiterung der Dienstkleidungspflicht. Diese Entwicklung kann sich verschärfen, wenn die Erhöhungen des Zuschusses der DB und der Pflichtbeiträge der Mitglieder wirksam werden, die Erhöhung der letzteren in Richtung auf einen Abbau der Forderungen an die Mitglieder. Es dürfte dann zu prüfen sein, ob ein Abbau des Betriebskapitals allein durch Herbeiführung von Warenverlusten in Frage kommt oder nicht daneben eine Minderung des Zuschusses der DB und damit eine Minderung der gesamten verfügbaren Mittel. Eine Neuregelung des Zuschusses für die kostenfreie Ersteinkleidung erscheint auf jeden Fall dringend erforderlich, ebenso wie Überzahlungen bei den allgemeinen Zuschüssen (1958 = 0,331, 1957 = 0,455 Millionen DM) vermieden werden sollten. Wie in früheren Jahren ist die Schuld gegenüber der DB bei dieser nicht bilanziert.

Die Satzung der Kleiderkasse, die eine Anstalt des öffentlichen Rechts ist, bedarf einer alsbaldigen Überarbeitung."

Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen

Deutsche Eisenbahn-Versicherungskasse/ Allgemeiner Versicherungsverein aG

Deutsche Eisenbahnversicherungskasse/ Lebensversicherungsverein aG

Tierschadenskasse für das Personal der DB

1. Von diesen Einrichtungen werden Aufgaben wahrgenommen, die wohl als „aus dem üblichen Rahmen der sozialen Belegschaftsbetreuung herausfallend" angesehen werden müssen. Außerdem, und diesem Gesichtspunkt kommt besonderes Gewicht zu, befindet sich die DB mit diesen Geschäften in Bereichen, die fast ausschließlich *außerhalb* des Unternehmenszwecks der DB liegen und die deshalb *nicht* in eine Subventionierung mit staatlichen Mitteln einbezogen werden können. Wenn die DB Beschwerde führt, daß sie durch besondere Auflagen im Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern benachteiligt sei, und die Herstellung gleicher Wettbewerbsbedingungen fordert, kann sie nicht auf dem Sektor des Sparkassen-, Kredit- und Versicherungswesens solche Einrichtungen durch Subventionierung und durch Vergünstigungen anderer Art fördern.

2. So wurden 1957 nach ungeprüften Angaben der DB folgende Zuschüsse in Form von Übernahme der personellen und sächlichen Verwaltungskosten gewährt:

Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen	0,92 Millionen DM
Tierschadenskasse (einschließlich Bundesbahnlandwirtschaft)	0,31 Millionen DM
Versicherungsvereine	0,06 Millionen DM
	1,29 Millionen DM

Die *Kommission* nimmt an, daß die tatsächlichen Leistungen der DB diese Zuschüsse beträchtlich übersteigen. Insbesondere erscheint bei den Versicherungsvereinen der Betrag von 60 000 DM als unwahrscheinlich gering.

3. Außerdem genießen diese Versicherungsvereine der DB noch besondere Vorteile, die praktisch als Leistungen „an Geldes Statt" anzusehen sind und

überdies den Wettbewerb mit anderen Versicherungsunternehmen verzerren.

Beispiele

a) Tätigkeit von rd. 5000 „nebenberuflichen" Vertrauensleuten. Allein die jährlich stattfindenden zentralen Besprechungen dürften einen erheblichen Arbeitsausfall verursachen.

b) Gewährung von Freifahrt für die Mitarbeiter der Versicherungsvereine.

c) Befreiung von Fernsprech- und Portogebühren.

d) Kostenlose Veröffentlichungen in den Mitteilungsblättern der DB.

e) Die Dienststellenleiter der DB sollen den ihnen anvertrauten Mitarbeitern „Aufklärung" über die Versicherungen der DB geben (Einschaltung in die Werbung und Arbeitszeitverlust).

f) Aufklärung und Werbung in Belegschaftsversammlungen (bezahlter Arbeitsausfall).

4. So intensiv die DB diese „betrieblichen Sozialeinrichtungen" unterstützt und fördert, so sorgfältig ist sie auf deren Schutz vor allem Wettbewerb bedacht, indem die — nicht auf Kosten der DB gehende — Werbung anderer Versicherungsunternehmen auf dem Gelände der DB in den (von der DB) „vorgeschriebenen Grenzen" gehalten wird.

5. *Schlußbetrachtung*

Wenn auch die DB ein Interesse daran haben mag, über flüssige Mittel dieser Kassen und Vereine für Betriebszwecke verfügen zu können, so ist doch eine Subventionierung dieser Institutionen, wie sie vorstehend dargestellt wurde, mit Rücksicht auf die Allgemeinheit und die damit verbundenen Wettbewerbsvorteile unter Beachtung der für unsere Wirtschaftsordnung geltenden Grundsätze als bedenklich anzusehen. Damit soll nichts gegen die Einrichtungen als solche gesagt werden, sofern sie sich selbst tragen und damit auf offene oder verschleierte Zuschüsse verzichtet wird.

V. Vergleich des Sozialstatus für die Bediensteten der DB mit den Arbeitnehmern in der privaten Wirtschaft

1. Die Kommission hat versucht, den Sozialaufwand

a) bei der DB (Angaben je besonders für Beamte, für Arbeiter und Angestellte sowie unter Zusammenfassung aller Bediensteten),

b) in der Eisen- und Stahlindustrie (Arbeiter und Angestellte),

c) in der privaten gewerblichen Wirtschaft ohne Kleinstbetriebe (Arbeiter und Angestellte)

gegenüberzustellen.

Verschiedene Aufwandsarten, so z. B. Aufwendungen im Zusammenhang mit der Unfallversicherung, dem Mutterschutzgesetz, dem Schwerbeschädigtengesetz und einige zusätzliche bzw. freiwillige Sozialleistungen [s. Übersicht S. 161 unter g)], wurden nicht in den Vergleich einbezogen, weil deren Gegenüberstellung nicht ohne weiteres möglich war oder deren Einbeziehung das Gesamtbild beeinflußt hätte.

Die Angaben in der Übersicht stellen Durchschnittswerte dar, die unter Verwendung von Zahlen- und statistischem Material verschiedensten Ursprungs ermittelt wurden. Die Vergleichszahlen beruhen also nicht auf besonderen Erhebungen und exakten Berechnungen und werden deshalb mit allen sich daraus ergebenden Vorbehalten genannt.

2. Eine symptomatische Wertung der Vergleichszahlen ist jedoch, wie aus nachstehender Übersicht (S. 161) ersichtlich, möglich.

VI. Zusammenfassende Schlußbemerkung der Kommission zum Sozialwesen der DB

1. Sozialpolitik und betriebliche Sozialpolitik können nicht losgelöst vom wirtschaftlichen Geschehen betrieben und gestaltet werden; das gilt sowohl für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung als auch für die jeweilige wirtschaftliche Situation des Einzelunternehmens. Ebensowenig lassen sich Sozialpolitik und betriebliche Sozialpolitik im Hinblick auf ihre Zielsetzung von der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung trennen. Was die betriebliche Sozialpolitik anlangt, so haben diese Grundsätze auch Gültigkeit im Bereich der staatlichen und öffentlichen Verwaltungen und Einrichtungen, weil der den dort beschäftigten Arbeitern, Angestellten und Beamten eingeräumte „soziale Besitzstand" und die dort gewährte „soziale Sicherheit" nicht ohne Rückwirkung auf die Gesamtheit bleiben; einmal, weil die dafür benötigten Mittel von der Gesamtheit aufgebracht werden müssen, und zum anderen, weil jeder „soziale Vorsprung" und alles, was an „sozialen Sicherheiten, Einrichtungen und Leistungen" für andere Beschäftigte nicht besteht, in den Katalog der „sozialen Bestrebungen bzw. Forderungen" für die Allgemeinheit, insbesondere aber der übrigen Arbeitnehmerschaft, aufgenommen wird. Diese Tatsache wird durch die zurückliegende, jedoch noch nicht abgeschlossene Entwicklung, deren Auswirkungen noch nicht abgesehen werden können, bestätigt. Dieser Gesichtspunkt sollte daher bei jeder „sozialen Neuerung" berücksichtigt werden.

Während die „soziale Sicherheit für alle" noch nicht allenthalben in dem gewünschten Umfange verwirklicht ist, hat die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung bereits die „soziale uud wirtschaftliche Unabhängigkeit" als Gesichtspunkt für die Orientierung der Sozialpolitik mit sich gebracht. Auch diese Tatsache kann bei der künftigen Gestaltung der betrieblichen Sozialpolitik nicht unberücksichtigt bleiben.

Aus dem Vorgenannten ergibt sich zwangsläufig, daß Sozialpolitik und betriebliche Sozialpolitik be-

	Bundesbahn			Eisen- und Stahlindustrie	private Wirtschaft
	Beamte	Arbeiter und Angestellte	alle Bediensteten		
a) Verdienstniveau					
aa) ∅ monatliches Bruttoverdienst in DM . . .	595,—	450,—	525,—	590,—	435,—
bb) ∅ monatliches Nettoverdienst in DM . . .	560,—	370,—	460,—	490,—	370,—
b) Bezahlter Urlaub in v. H. der Lohn- und Gehaltssumme	7,5	6,7	7,05	5,2	4,6
c) Aufwendungen auf Grund des Kindergeldgesetzes in v. H. der Lohn- und Gehaltssumme . . .	—	—	—	0,8	0,8
d) Aufwendungen für die gesetzliche Alterssicherung (Pensionen, gesetzliche Rentenversicherung) in v. H. der Lohn- und Gehaltssumme	35,0*)	6,8	22,2	5,9	6,2
e) Aufwendungen für die zusätzliche Alterssicherung (BVA Abteilung B; betriebliche Altersversicherung) in v. H. der Lohn- und Gehaltssumme	—	6,1	2,75	3,0	1,5
f) Gesetzlicher Aufwand für den Krankheitsfall einschließlich bezahlter Arbeitsausfall in v. H. der Lohn- und Gehaltssumme	12,0	7,0	9,7	3,5	4,4
g) Sonstige Sozialleistungen in v. H. der Lohn- und Gehaltssumme . . . . (Unterstützungen, Erholung, Freizeitgestaltung, Weihnachtsgeld, Zuschüsse zu sonstigen Sozial- und Belegschaftseinrichtungen, jedoch ohne Wohnungswesen, Werkshygiene, werkärztlichen Dienst, Ausbildungswesen)	(3,5)**)	(3,5)**)	3,5	7,0	4,0
v. H. der Lohn- und Gehaltssumme insgesamt . .	58,0	30,1	45,2	25,4	21,5

*) Die Aufwendungen für die Beamtenversorgung wurden, abweichend von dem tatsächlichen Aufwand im Jahre 1957, mit 35 v. H. der Bezüge der aktiven Beamten angenommen, weil die Summe der Versorgungsbezüge 1957 nicht als „normal" angesehen werden kann. Allerdings wird sich nach den Vorschlägen der Kommission auch dieser Satz bei einer Änderung der Personalwirtschaft, nach der Beseitigung der Doppelversorgung und durch entsprechende Bundeszuschüsse, wie sie den Versicherungsträgern nach § 1389 Reichsversicherungsordnung und § 116 Angestelltenversicherungsgesetz geleistet werden, erheblich, auf etwa 20 v. H. vermindern.

**) Die sonstigen Sozialleistungen, die für alle Bediensteten der DB nach der Übersicht 3,5 v. H. der Lohn- und Gehaltssumme betragen, wurden ohne besondere Ermittlungen „gleichmäßig" auf Beamte und übrige Bedienstete verteilt.

weglich und anpassungsfähig sein müssen und daß sie auf die Zukunft und nicht auf die Vergangenheit auszurichten sind.

2. Ohne Zweifel haben, wenn gesamtwirtschaftliche Überlegungen ausgeklammert werden, die DB und die öffentliche Hand als Arbeitgeber im Zusammenwirken mit den Gewerkschaften im Hinblick auf die „soziale Ausstattung" der Arbeitsverhältnisse mit den nichtbeamteten Bediensteten Pionierarbeit geleistet und einen Stand erreicht, der heute noch vielfach als Vorbild angesehen wird.

Auf der anderen Seite wird aber auch noch der „alte Zopf" eines überzüchteten Systems von „anerkannten", betrieblichen Sozial-Institutionen und -einrichtungen gepflegt.

Es soll nichts gegen die Existenz von Einrichtungen wie

Lebensversicherungsverein a. G.,
Allgemeiner Versicherungsverein a. G.,
Spar- und Darlehenskasse für Eisenbahner,
Sportgemeinschaften,
Zentralstelle gegen Alkoholgefahren,
Tierschadenskasse,
Bundesbahn-Landwirtschaft
und andere mehr

gesagt werden; es sollte aber der Zusammenhang mit den Aufgaben des Betriebes gewahrt bleiben, und die Einrichtungen müßten sich selbst tragen.

Die gewerbliche Wirtschaft ist jedenfalls zur Zeit dabei, sich von betriebsfremdem, unnützem Ballast zu befreien.

3. Auch bei den übrigen Sozial-Einrichtungen, ob sie nun gesetzlich vorgeschriebene oder andere Betriebsaufgaben wahrnehmen, fehlt es zum Teil an einer gradlinigen Organisation und Zusammenfassung. Wenn bei den sozialen Aufgaben und der Bemessung der sozialen Leistungen die Grenzen vernünftiger, sinnvoller und gezielter Sozialpolitik konsequent eingehalten werden und Überlegungen stattfinden, wie diese Aufgaben am einfachsten,

billigsten und zweckmäßigsten wahrgenommen werden können und wie sie am schnellsten, einfachsten und billigsten realisiert werden können, würden sich mit Sicherheit sehr beträchtliche Einsparungsmöglichkeiten — ohne „soziale Demontage" — ergeben.

Ein solches Vorhaben kann — das ist bekannt — nur schrittweise verwirklicht werden. *Es setzt eine bis in alle Einzelheiten gehende Prüfung des gesamten Sozialaufwandes der DB und die Schaffung klarer Rechtsverhältnisse voraus.* Mit einer juristischen Verselbständigung der Sozial-Einrichtungen der DB ist es nicht getan. In vielen Fällen ist eine solche Selbständigkeit bereits vorhanden, eigenartigerweise aber nicht beim Bundesbahn-Sozialwerk, das in DB-eigener Regie geführt wird. Aber auch dort, wo die rechtliche Verselbständigung durchgeführt ist, sind Rechnungsabgrenzung und Geschäftsabschlüsse unklar geblieben.

4. Die *Kommission* schlägt daher, um überhaupt die Voraussetzungen für eine solche Durchforstung und Bereinigung des gesamten Sozialaufwandes zu ermöglichen, eine Änderung der §§ 26 und 27 des geltenden Bundesbahngesetzes vor. Sie verweist dazu auf ihren Gesetzesvorschlag (§§ 31 und 32) und die dabei gegebene Begründung. Dadurch wird eine Auflockerung und Neugestaltung des gesamten reformbedürftigen Sozialwesens der DB rechtlich ermöglicht.

Die *Kommission* empfiehlt dem Bundesminister für Verkehr, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen außerhalb des Betriebs stehende, mit dem Sozialwesen und den wirtschaftlichen Zusammenhängen vertraute Prüfer zu bestellen, die für die Neugestaltung des Sozialwesens der DB und seine Ausrichtung auf die Leistungsfähigkeit des Unternehmens Vorschläge zu machen hätten.

Anlage 1
(zum IV. Teil Abschnitt A)

Auszugsweise Abschrift aus dem Bericht des Hauptprüfungsamts für die DB 1958 (S. 79/80)

Die Sozialkosten

I. Insgesamt werden für 1958 ausgewiesen . . . . . . 442 156 615,44 DM
429 081 491,19 DM
13 075 124,25 DM
oder + 3 v. H.

Von den Ausgaben entfallen auf die Betriebsführung . . 263 239 758,55 DM
Vorhaltung . . . . 178 916 856,89 DM

Die DB gliedert die Sozialkosten in:

1. Gesetzliche Ausgaben . . 207,6 Millionen DM
(Arbeitgeberbeiträge zu den gesetzlichen Versicherungen, Unfallfürsorge für Beamte, Angestellte und Arbeiter, Tbc-Fürsorge)

2. Satzungsmäßige, vertragliche oder tarifvertragliche Zuschüsse . . . . 194,7 Millionen DM
(Arbeitgeberbeiträge zur zusätzlichen Altersversorgung der Arbeiter und Angestellten, Zuschüsse zur BBKK und KVB und zur Kleiderkasse)

3. Unterstützungen . . . . 18,4 Millionen DM

4. Andere Sozialkosten . . . 21,4 Millionen DM
(Heil- und Kurfürsorge, allgemeine Fürsorge, Zuschüsse an Heime, Sport, Waisenhort, kulturelle Einrichtungen, Essenzuschüsse, Zinszuschüsse für Wohnungsunternehmen, Wohnungsbeschaffungsbeihilfen)

Es erscheint zweifelhaft, ob diese Gliederung immer dem Rechtsgrund für die einzelnen Aufwendungen entspricht. So werden die Aufwendungen der DB, die den auf § 79 BBG beruhenden Beihilfegrundsätzen des Bundes entsprechen, zum größeren Teil bei den Gruppen 2 und 4 nachgewiesen. Die DB rechnet hierzu von den gesetzlichen Ausgaben nur die Aufwendungen für die gesetzliche Tbc-Fürsorge mit rd. 7,4 Millionen DM,

aber von den satzungsmäßigen, vertraglichen oder tarifvertraglichen Aufwendungen (Gruppe 2)

a) Zuschüsse zur Angleichung der Leistungen an die Beihilfegrundsätze an die
   aa) BBKK mit . . . . 22,0 Millionen DM
   bb) KVB mit . . . . . 32,0 Millionen DM

b) satzungsmäßige Zuschüsse an die KBV mit . . . . 66,0 Millionen DM,

von den anderen Sozialkosten (Gruppe 4)

a) die Zuschüsse zur Heil- und Kurfürsorge . . . . 4,6 Millionen DM

b) die Zuwendungen an das BSW für die allgemeine Fürsorge (einschließlich vorbeugende Tbc-Fürsorge) . . . . 2,7 Millionen DM

insgesamt . . . . . . 127,3 Millionen DM.

Mit den als gesetzliche Ausgaben (Gruppe 1) bezeichneten von . . . . 207,6 Millionen DM

ergibt das im weiteren Sinn gesetzliche Ausgaben von . 334,9 Millionen DM.

Das sind über 75 v. H. aller ausgewiesenen Sozialkosten.

Anlage 2
(zum IV. Teil Abschnitt A)

Auszugsweise Abschrift
aus dem
Bericht des Hauptprüfungsamts für die DB 1958
(S. 323 bis 326)

Bundesbahn-Hausbrandversorgung

Vermögenswerte	14 429 877,43 DM	Eigenmittel	1 243 958,46 DM
Verlust	845 155,74 DM	Verbindlichkeiten	14 031 074,71 DM
	15 275 033,17 DM		15 275 033,17 DM

In der Bilanz der DB ist unter den langfristigen Forderungen unverändert gegenüber dem Vorjahr die Betriebsmitteleinlage bei der BHbv mit 5,668 Millionen DM bilanziert. Dieser ist in diesem Jahre wieder zu Lasten des ao Aufwandes eine Rückstellung in gleicher Höhe gegenübergestellt worden.

Der Ausweis drückt damit wie in den Vorjahren die Vorstellung aus, daß das Vermögen der BHbv nicht Bundesbahnvermögen sei, daß es sich bei ihm auch nicht wie bei dem sogenannten Verwaltungsvermögen des BSW um ein vom Bundesbahnvermögen ohne Änderung der Eigentumsverhältnisse abgespaltenes Vermögen mit besonderer Zweckwidmung handle, sondern um ein Fremdvermögen, das von den Organen der BHbv lediglich treuhänderisch verwaltet werde, und bei dem die DB lediglich eine Einlage unterhalte.

Die BHbv hat zwar mit Wirkung vom 1. Januar 1959 eine neue Satzung erhalten, durch die sie wie das BSW zu einem Teil der DB mit eigener Organisationsform und eigener Wirtschaftsführung erklärt worden ist. Die Satzung besagt aber nichts über das Eigentum an dem Vermögen und etwaige Vermögensverluste, sondern nur, daß dem Vermögen etwaige Überschüsse zuzuführen sind. Es bleibt deshalb noch abzuwarten, wie unseren früheren Anregungen, zu einer Konsolidierung der Rechtsverhältnisse zu diesem Vermögen zu gelangen, noch wird entsprochen werden können.

Auch wenn nicht — wie in diesem Jahre — die der BHbv gewidmete Betriebsmitteleinlage auf der Passivseite der Bilanz voll zurückgestellt worden wäre, würden wir es begrüßt haben, wenn diese Betriebsmitteleinlage nicht in Vermischung mit den langfristigen Forderungen, sondern etwa ähnlich wie das dem BSW gewidmete Vermögen ausgewiesen worden wäre.

Die Rückstellung des vollen Betrages dieser Betriebsmitteleinlage zu Lasten des ao Aufwands halten wir nicht für vertretbar. Stellt man sich die besondere Widmung der Betriebsmitteleinlage als eine Art von Aussonderung von Vermögenswerten aus dem allgemeinen Bundesbahnvermögen vor, so mag es berechtigt sein, hierwegen eine Rücklage oder eine „Rückstellung" in die Passiven der DB-Bilanz aufzunehmen, die aber im Falle ihrer Bildung grundsätzlich zu Lasten des Eigenkapitals, nicht des Aufwands, hätte gebildet werden müssen.

Die Bildung einer Rückstellung mit Wertberichtigungscharakter zu Lasten des Aufwands wäre allenfalls in Frage gekommen, soweit die Betriebsmitteleinlage wegen des Ausweises eines Verlustes bei der BHbv risikobelastet erscheint und soweit wegen der Haftung des Treuhänders dieser Verlust notfalls zu Lasten der Betriebsmitteleinlage gedeckt werden müßte.

Der Verlustausweis hat sich gegenüber dem Vorjahr weiter verbessert. Nachdem das Vorjahr einen Jahresgewinn von 38 000 DM ergeben hatte, hat das Jahr 1958 mit einem Gewinn von 297 000 DM abgeschlossen, so daß der zunächst vorgetragene Gesamtverlust nur noch 845 000 DM beträgt. Der Gewinn des Berichtsjahrs beruht, wie dem Abschluß der BHbv zu entnehmen ist, der dem Abschluß der DB angefügt ist, anders als der des Vorjahres nicht auf einem außerordentlichen Forderungsverzicht der DB, sondern im wesentlichen auf einer Verminderung der stillen Reserven, die im Zusammenhang mit einer Verminderung der in der Bilanz mit einem 20prozentigen Bewertungsabschlag bewerteten Warenvorräte um 1,451 Millionen DM aufgelöst worden sind. Die in Warenvorräten noch steckenden stillen Reserven dürften den ausgewiesenen Verlust noch bedeutend übersteigen. Das mag eine Wertberichtigung der Betriebsmitteleinlage zu Lasten des ao Aufwands noch unnötig erscheinen lassen. Es ist aber vielleicht zu bedenken, daß zur Erzielung des Jahresgewinns von 297 000 DM ein diesen Gewinn übersteigender Betrag an stillen Reserven hat aufgelöst werden müssen, und schließlich, daß ein Gewinn bei der BHbv überhaupt nicht möglich gewesen wäre, wenn nicht die Betriebsrechnung der DB einen gegenüber früher nicht unbedeutend gestiegenen Teil des Aufwands der BHbv vorweg getragen hätte.

Die DB hat der BHbv trotz beträchtlicher Steigerung ihrer Selbstkosten auch im Jahre 1958 als Vergütung für ihre Personal- und Sachleistungen wiederum nur den Pauschalbetrag von 430 000 DM angelastet. Nach der eigenen Errechnung der DB betragen deren Selbstkosten 950 000 DM mehr.

Das gesamte Ergebnis der DB ist danach durch die BHbv mit dem ao Aufwand von 5,668 Millionen DM und dem nicht erstatteten Betriebsführungsaufwand von rd. 950 000 DM, d. h. insgesamt mit einem Aufwand von 6,618 Millionen DM belastet.

B. Tochtergesellschaften und Beteiligungen

I. Allgemeine Bemerkungen

1. Die DB ist an 37 Bank-, Verkehrs- und Industrieunternehmungen und an 55 Wohnungsgesellschaften beteiligt (Näheres vgl. Anlage zu diesem Unterabschnitt). Läßt man die letztgenannten außer Betracht, da sie den besonderen Zwecken des sozialen Wohnungsbaus und der Versorgung der Bediensteten mit Wohnungen dienen, so geben die genannten 37 Unternehmungen noch keinen vollen Überblick über die Beteiligungsverhältnisse der DB, weil diese Unternehmungen ihrerseits wieder Unterbeteiligungen besitzen. Die Verschachtelung geht so weit, daß es außerordentlich schwierig ist, die Zusammenhänge in allen Einzelheiten zu erkennen. Im ganzen dürften etwa 120 Gesellschaften in Frage kommen, an denen die DB direkt oder indirekt beteiligt ist.

2. Die *Kommission* konnte ihre Aufgabe *nicht* darin sehen, sämtliche Beteiligungen und ihre *Geschäftsführung* in allen Einzelheiten selbst zu prüfen. Gegenstand der Prüfung war vielmehr die *Auswirkung der Beteiligungen auf die Ertragslage der DB*, insbesondere die Fragen,

welche Zwecke mit den Beteiligungen verfolgt und ob diese Zwecke erreicht werden

und

wie die Verwaltung der Beteiligungen bei der DB geregelt ist und ob sie die Gewähr für eine optimale Erfüllung der mit den Beteiligungen verbundenen Aufgaben erreichen wird.

3. Für die Betrachtung der Beteiligungen bot sich nun die Gliederung nach den federführenden Ressorts der Hauptverwaltung der DB an. Sie war aber für eine kritische Würdigung nicht geeignet. Das gleiche galt für die Aufgliederung der Beteiligungen der DB durch die Wirtschaftsprüfer Morgenthaler und Wollert, die auf einen anderen Zweck abgestellt war. Für die Auswertung und Beurteilung der Beteiligungen entwickelte die *Kommission* daher eine eigene Gliederung, die sich aus der Aufgabe der *Kommission* ergab.

4. Nach der Zweckbestimmung der Beteiligungen und für ihre Würdigung und Wertung ergab sich folgende Gliederung:

(I) Beteiligungen, die der DB als „Werbung" usw. dienen, das heißt, ihr Aufträge zuführen, Güter- und Personenverkehr „halten" sollen. Man kann diese Gruppe mit „Vorposten der DB im vor- und nachgelagerten Gewerbe" bezeichnen.

(II) Beteiligungen an Unternehmen, die selbst Verkehrsleistungen durchführen, welche die DB aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht in eigener Regie erbringen will.

(III) Beteiligungen, die der DB im wesentlichen dazu dienen sollen, in das Geschehen auf den übrigen Verkehrsgebieten Einblick zu gewinnen und für die Geschäftspolitik der DB nutzbar zu machen.

(IV) Beteiligungen, die der DB Finanzierungsvorteile bringen sollen.

(V) Beteiligungen, die auf politische Gründe zurückzuführen sind oder anderen als den vorgenannten Zwecken dienen.

Es ist allerdings nicht möglich, die Beteiligungen restlos in die vorstehende Gliederung einzugruppieren, da sich die Zweckbestimmungen vielfach überschneiden. So kann man das Deutsche Reisebüro (DER), das hauptsächlich Werbezwecke verfolgt, unter die Gruppe (I) einreihen. Doch darf nicht übersehen werden, daß diese Gesellschaft mit dem Verkauf von Fahrkarten eine Leistung vollbringt, die sonst die Fahrkartenausgaben der DB zu erfüllen hätten. Außerdem führt die Gesellschaft durch Unterbeteiligungen auch Omnibusverkehre durch. Desgleichen kann man die Fa. Schenker & Co. nicht vorbehaltlos in die Gruppe (I) einreihen. Sie soll zwar für die DB werbend tätig sein, aber sie führt auch mit Lastkraftwagen im eigenen Namen Transporte durch. Die Deutsche Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG) kann wiederum nicht ausschließlich der Gruppe (II) zugerechnet werden; denn sie soll auch werbend für die DB tätig sein. Die Beteiligung bei der Deutschen Lufthansa AG wird zum Teil mit dem Zweck begründet, daß man Einblick in deren Geschäfte behalten müsse. Ebenso läßt sich aber auch anführen, daß die Beteiligung von politischen Stellen verlangt wurde. Die EUROFIMA verfolgt den Zweck der erleichterten Beschaffung von rollendem Material, führt insoweit also eine Hilfsfunktion aus, die sonst der DB allein zufallen würde. Andererseits ist bekannt, daß gerade diese Beteiligung im wesentlichen aus politischen Gründen zur Förderung der europäischen Zusammenarbeit in Wirtschaft und Verkehr gewünscht wurde und ursprünglich nicht dem eigenen Anliegen der DB entsprach. Unter die Beteiligungen der Gruppe (IV) wäre auch die Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank AG einzureihen, die für die DB von besonderer Bedeutung ist. Sie hat sich in Zeiten angespannter Liquidität für die Überbrückung finanzieller Schwierigkeiten als besonders nützlich erwiesen und wird auch für die Zukunft große Bedeutung haben. Sie ist praktisch als „Hausbank" der DB anzusehen und ersetzt eine „Bank-Abteilung" des Unternehmens.

5. Der *Kommission* haben die Abschlüsse und Geschäfts- sowie Prüfungsberichte für die einzelnen Gesellschaften vorgelegen. Es haben mehrere Besprechungen mit Vertretern der DB und auch mit den Geschäftsführungen einiger Beteiligungen stattgefunden.

II. Stellungnahme der Kommission zur Beteiligungspolitik der DB

Bei dem Bemühen, eine „Wertung" der Beteiligungen im Sinne des der *Kommission* erteilten Auftrags vorzunehmen, ergaben sich folgende Probleme:

1. Eine beträchtliche Zahl der Beteiligungen ist für die DB zugleich auch „Vertragskontrahent". Die Erträge dieser Gesellschaften sind oft nicht unwesentlich von Gegenleistungen der DB (z. B. Mieten) abhängig. Die *Kommission* hat jedoch nach reiflicher Überlegung darauf verzichtet, interne „Gegenrechnungen" vorzunehmen. Wenn sie sich damit begnügt, bei den betreffenden Beteiligungen entsprechende Hinweise zu geben, so möchte sie doch diesen Zusammenhang bei einer Gesamtwertung der „Erträge" der Beteiligungen berücksichtigt wissen.

2. Die Erträge der Beteiligungen werden wesentlich von dem Geschäftsgebaren der Gesellschaften bestimmt. Die Tatsache, daß die Erträge der Beteiligungen der DB insgesamt minimal sind und daß die Ertragskraft der einzelnen Beteiligungen sehr unterschiedlich ist, lenkte die Aufmerksamkeit der *Kommission* an besonderen Stellen auf die Geschäftspolitik der Beteiligungsgesellschaften. Eine kritische Würdigung der Geschäftspolitik dieser Gesellschaften war zwar nicht ihre Aufgabe. Sie glaubt jedoch, auf Grund verschiedener Anhaltspunkte zu der Feststellung berechtigt zu sein, daß nicht in allen Fällen die geschäftspolitische Führung der Beteiligung von echt verantwortungsfreudiger Unternehmer-Initiative geleitet wird. Auch ist sie zu der Überzeugung gelangt, daß eine „Führung" der Geschäftspolitik der Beteiligungsgesellschaften durch die DB nur in sehr unzureichendem Maße stattfindet.

3. Die Auswertung der Geschäftsberichte und Abschlüsse der Beteiligungsgesellschaften hat kaum in irgendeinem Falle der zurückliegenden Jahre zu erkennbaren Eingriffen in die Geschäftsführung der Unternehmungen oder zu personellen Umbesetzungen geführt. Die *Kommission* hat den Eindruck gewonnen, daß die Wahrnehmung der Aufsichtsratssitzungen durch Vertreter der DB im wesentlichen als ausreichende Einflußnahme angesehen wird. Das genügt jedoch keineswegs. So hat z. B. die *Firma Schenker & Co.* eine Expansionspolitik betrieben, die hauptsächlich in der Begründung neuer Niederlassungen oder im Erwerb von Tochtergesellschaften im Ausland, vor allem im nahen Orient, bestand. So bemerkenswert eine solche Aktivität ist, vermag die *Kommission* doch nicht einzusehen, weshalb ein Tochterunternehmen der DB sich in dieser Richtung betätigt, während zur Lösung des innerdeutschen Stückgut- und Sammelladungsverkehrs nichts Nachweisbares geschehen ist. Hier aber lag ursprünglich die Zweckbestimmung und Rechtfertigung für den Erwerb eines Speditionsunternehmens durch die DB als Gegenstück zu der niederländischen Firma van Gend en Loos. Ferner war die *Touring-Gesellschaft,* die als Unternehmen des Personenkraftverkehrs gegründet wurde, bis zum Jahre 1958 defizitär, ohne daß man daran Anstoß genommen oder personelle Umbesetzungen in der Leitung in Erwägung gezogen hätte. Im Jahre 1958 — also zu einer Zeit, in der die *Kommission* ihre Arbeit bereits aufgenommen hatte — wurde die Rechnung des Unternehmens durch Aufgabe unlukrativer Verkehre und die Intensivierung des Touristik-Geschäfts ausgeglichen. Überschüsse wirft die Gesellschaft auch jetzt noch nicht ab. Man scheint sich mit der Feststellung, daß sie der DB jetzt keine Kosten mehr verursacht, zunächst begnügen zu wollen.

4. Wäre die Konzernverwaltung seitens der DB wirklich voll ausgestaltet, so hätte von Zeit zu Zeit eine „Durchforstung" der Beteiligungen stattfinden müssen, um obsolet gewordene oder völlig unbedeutende Beteiligungen abzustoßen. Das geschah aber nicht, sondern Beteiligungen, die aus irgendwelchen historischen Gründen einmal erworben waren, wurden fortgeschleppt, so z. B. der Anteil der Flughafen GmbH Bielefeld, der nur 1500 DM betrug. Überhaupt scheint man das Wichtige vom Unwichtigen nicht trennen zu können.

5. Aus diesen Bemerkungen ergibt sich, daß die Beteiligungen der DB ein ausgeprägtes Eigenleben führen. Damit ist nicht das notwendige selbstverantwortliche Tun der Gesellschafts-Organe gemeint; es soll vielmehr zum Ausdruck gebracht werden, daß die DB selbst in den Fällen, in denen sie nach ihren eigenen Angaben an der Beteiligung besonders interessiert ist, eine bemerkenswerte Zurückhaltung in ihrer Eigenschaft als Gesellschafter an den Tag legt, die um so weniger verständlich ist, als bei denselben Gesellschaften in personeller und sozialer Hinsicht eine bemerkenswerte Beeinflussung durch die DB stattfindet.

6. Dieses „Eigenleben" ist auch vom Hauptprüfungsamt für die DB seit Jahren beanstandet worden. Wie z. B. aus dem Prüfungsbericht 1956 (Tz. 123) hervorgeht, bemühte sich das Hauptprüfungsamt, die Hauptverwaltung der DB zu veranlassen, dafür zu sorgen, daß die Beteiligungen der DB nach denselben Grundsätzen geprüft werden, wie sie für die Beteiligungen des Bundes gelten. Bei den wichtigsten Beteiligungen, z. B. der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank, der Deutschen Speisewagen- und Schlafwagengesellschaft, der Firma Schenker & Co. sowie der Touring-Gesellschaft und dem Deutschen Reisebüro (DER), hatte die DB die Einführung der Richtlinien bis 1958 noch nicht durchgeführt, obwohl sie in allen diesen Fällen eine Mehrheitsbeteiligung besitzt.

7. Bei dieser Frage stieß die *Kommission* auf das Problem der Wahrnehmung der Interessen des alleinigen oder hauptsächlichen Gesellschafters DB in den Überwachungs-Organen der Gesellschaft, das heißt in den Aufsichtsräten, Verwaltungsräten usw. Sie sah es nicht als ihre besondere Aufgabe an, sich mit der Frage der Vertretung der DB in diesen Gremien zu beschäftigen. Sie hat den Eindruck gewonnen, daß nur in den seltensten Fällen eine Beeinflussung der Geschäftspolitik seitens der durch die DB

entsandten Aufsichtsratsmitglieder usw. erfolgt, wie auch umgekehrt kaum eine Auswertung der Einblicke von Aufsichtsratsmitgliedern in das Geschäftsgebaren der Beteiligungsgesellschaften auf die Politik der DB feststellbar war. Man kann die Tatsache am besten dadurch kennzeichnen, daß die Beteiligungen der DB „verwaltet" werden.

8. In einigen Fällen konnte sich die *Kommission* nach kritischer Überprüfung ferner des Eindrucks nicht erwehren, daß die DB die personelle Geschäftsführung der Tochtergesellschaften nicht immer unter rein sachlichen Gesichtspunkten durchführt. Das zum Teil jahrelange Hinschleppen der Bildung rechtmäßiger Organe macht deutlich, daß von einer straff auf den Geschäftszweck ausgerichteten Politik der DB nicht immer die Rede sein, zum mindesten gewesen sein kann. So sollen nach den allgemeinen Bestimmungen für Bundesbeteiligungen größere Unternehmungen mindestens zwei Vorstandsmitglieder haben, um eine gewisse gegenseitige Kontrolle sicherzustellen. Trotzdem hat die DB die Bestellung eines zweiten Vorstandsmitglieds bei der Touring-Gesellschaft jahrelang hinausgezögert und ist diesem Erfordernis erst Ende 1959, nachdem die *Kommission* bereits die Beteiligungen prüfte, nachgekommen. Bei dem Deutschen Reisebüro (DER) liegt die Leitung heute noch in einer einzigen Hand und wird die Stelle des zweiten Vorstandsmitglieds offengehalten. Ferner ist auch die Bereinigung der Verhältnisse bei der Deutschen Verkehrs-Kredit-Bank (DVKB) und die DM-Eröffnungsbilanz dieses Unternehmens bis Ende 1959 verzögert worden. Erst nachdem die *Kommission* die Vorlage der DM-Eröffnungsbilanz und weiterer Unterlagen erbeten hatte, wurden diese erstellt und erst so den gesetzlichen Vorschriften Genüge getan. Bis dahin bestand ein vom Registergericht eingesetzter Notvorstand und fehlte ein Aufsichtsrat. Dabei darf darauf hingewiesen werden, daß das Aktienrecht (§ 297 Nr. 1 des Aktiengesetzes) es unter Androhung von Gefängnisstrafen dem Vorstand zur Pflicht macht, innerhalb von drei Monaten die Bestellung eines Aufsichtsrats nötigenfalls beim Registergericht zu beantragen. Im Bewußtsein, alleiniger Aktionär der DVKB zu sein, scheint die DB offenbar der Auffassung gewesen zu sein, sich über diese zwingende gesetzliche Bestimmung hinwegsetzen zu können.

9. Die *Kommission* möchte ferner die Aufmerksamkeit auch auf die Frage der Repräsentierung der DB in den Aufsichtsräten usw. der Gesellschaften lenken. Sie regt an, für indirekte Beteiligungen der öffentlichen Hand — in diesem Falle für die Tochtergesellschaften der DB — neue Wege der Bildung und Besetzung der Gesellschafts-Organe zu finden. Bei der Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern sollte in erster Linie bestimmend sein, daß sie die ihrer Verantwortung angemessene Erfahrung und Übersicht über das Unternehmen mitbringen. Es sollte daher auch davon Gebrauch gemacht werden, erfahrene Kenner aus der privaten Wirtschaft für die Wahrnehmung von Aufsichtsratsposten in den Tochtergesellschaften der DB zu gewinnen.

Die *Kommission* hält es auch nicht für vertretbar, daß Vorstandsmitglieder der DB als Aufsichtsratsmitglieder oder -vorsitzer einer Tochtergesellschaft tätig sind, da — wie die Erfahrung lehrt — die persönliche Identität als Vertreter des Gesellschafters und Vertreter der Gesellschaft zu Interessenüberschneidungen führen muß. Die *Kommission* hat diesen Gesichtspunkt bei ihrem Vorschlag für ein neues Bundesbahngesetz verwertet (§ 11 Abs. 6). Auch das Hauptprüfungsamt für die DB hat in seinem Prüfungsbericht 1956 (Tz. 126) auf die mangelhafte Einwirkung der Vertreter der DB in den Organen der Tochtergesellschaften hingewiesen:

> „Die Prüfung der uns zugänglich gewesenen Unterlagen über die Beteiligungsunternehmen hat vor allem zu Erörterungen über die Folgerungen geführt, die sich aus der Betätigung von Vorstandsmitgliedern der DB in Aufsichtsräten und sonstigen Organen der Gesellschaft ergeben. Auch haben wir eine Überprüfung von Satzungen hinsichtlich der Zahl und der Zuständigkeit von Geschäftsführern und der Zuständigkeit von Aufsichtsräten empfohlen. Wir haben der DB eine grundsätzliche Untersuchung der Besoldungs-Tantiemen und Altersversorgungs-Regelung der Geschäftsführer, die grundsätzliche Festlegung einer Politik der freiwilligen Versorgungsregelung der Arbeitnehmer nahegelegt und haben für eine sinnvolle Anwendung der Nebentätigkeitsverordnung im Rahmen der Beteiligungen der DB gesorgt."

Die DB hat offenbar diese Mängel erkannt und will dazu übergehen, in die Aufsichtsräte ihrer Beteiligungsgesellschaften auch „Außenstehende" aufzunehmen, deren fachmännischer Rat voll zum Tragen kommen kann, ohne daß die Gefahr besteht, daß der vom Hauptgesellschafter gewünschte geschäftspolitische Kurs eine Beeinträchtigung erfährt (z. B. Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank und Autokraft GmbH, Kiel).

III. Schlußfolgerungen der Kommission

1. Die sehr unterschiedliche Zweckbestimmung der Beteiligungen macht es schwer, ein abschließendes Urteil darüber zu fällen, ob die Beteiligungen sich gelohnt haben. Der rein finanzielle Erfolg eines Unternehmens kann in den seltensten Fällen als ausschlaggebend angesehen werden. Der Erfolg kann z. B. dadurch, daß die DB einem Vertragskontrahenten besonders günstige Bedingungen einräumt, manipuliert werden. Es können aber auch dort, wo sich der eigentliche Erfolg in der Zuführung von Verkehr für die DB ausdrückt, sogar Verlustabschlüsse vertretbar erscheinen. Die Verhältnisse sind so komplex, daß nur eine sehr wirksam und tief in die Konzernpraxis eindringende Verwaltung mit ihnen fertig werden könnte. Daran hat es aber nach Ansicht der *Kommission* bei der DB gefehlt. Die Überwachung und Betreuung der Beteiligungen liegt in der Hand der einzelnen Fachabteilungen, z. B. bei Verkehrsunternehmen in der Hand der Verkehrsabteilung, bei Kiesgruben- und Bau-

materialunternehmungen in der Hand der Bauabteilung, bei Banken in der Hand der Finanzabteilung. Zwar hat ein Referat der Finanzabteilung über die finanzielle Seite der Abschlüsse zu wachen, das heißt etwaige Gewinne und Zuschüsse festzustellen, um sie in den Finanzhaushalt der DB zu übernehmen; dies genügt aber nicht, um eine zielbewußte Konzernpolitik sicherzustellen.

2. Die *Kommission* ist zu dem Ergebnis gekommen, daß nicht in allen Fällen eine Aufrechterhaltung der Beteiligungen gerechtfertigt ist und daß die Organisation der Konzernverwaltung vielleicht den schwächsten Punkt in der Verwaltung der DB darstellt. Sie bedarf dringend einer Reform.

3. Mit Rücksicht darauf, daß der Gesamtkomplex der Beteiligungen von der *Kommission* nur im Grundsätzlichen geklärt werden konnte und daß sie nicht in alle Einzelheiten einzudringen in der Lage war, schlägt sie der Bundesregierung vor, durch einen Beauftragten die Verhältnisse bei den Beteiligungen im einzelnen zu prüfen und Vorschläge im Sinne folgender Zielsetzungen aufzustellen:

a) Die Beteiligungen sind auf das unbedingt Notwendige zu beschränken. Die ausdrückliche Zustimmung des Bundesministers für Verkehr zum Erwerb, zur Ausgliederung oder zur Veräußerung einer Beteiligung sollte grundsätzlich vorgeschrieben sein. Die *Kommission* hat dies in ihrem Entwurf für ein neues Bundesbahngesetz bei den Aufsichtsrechten des BMV (§ 23 Nr. 5) vorgesehen. Sie macht in diesem Zusammenhang auf eine Verfügung des Präsidenten des Ministerrats der französischen Regierung vom 31. Oktober 1958 besonders aufmerksam. Darin heißt es:

   „Solange das finanzielle Gleichgewicht der Nationalgesellschaft der französischen Eisenbahnen eine Beihilfe aus dem Staatshaushalt erforderlich macht, ist diese Gesellschaft nicht berechtigt, finanzielle Beteiligungen zu übernehmen oder ihre Beteiligungen an Unternehmen, die einen anderen Zweck als die Beförderung von Personen oder Gütern haben, zu erhöhen."

b) Durch Zusammenlegung und Entflechtung muß das heute vorhandene — unbefriedigende — Nebeneinander von unmittelbaren und mittelbaren Beteiligungen der DB beseitigt werden. Das gleiche gilt für das Nebeneinander von Beteiligungen der DB und der Bundespost sowie der DB und des Bundes. Hier dürfte sich eine lohnenswerte Abstimmung mit den für Beteiligungen des Bundes zuständigen Bundesstellen anbieten, um eine Gesamtbereinigung vorzunehmen.

c) In der Hauptverwaltung der DB müßte durch ein besonderes Referat Vorsorge getroffen werden, daß *eine* Stelle einen umfassenden und klaren Überblick über die Geschäftspolitik aller Tochtergesellschaften erhält. Die Beauftragung einer solchen Stelle mit dieser konzernpolitischen Führungsaufgabe würde eine lebendige wechselseitige Beziehung zwischen den Fachreferaten einerseits und den Geschäftsführungen der Beteiligungen andererseits gestatten, die dann erst voll zur verkehrs- und tarifpolitischen Auswirkung im Sinne der DB gebracht werden kann.

d) Die Tätigkeit in den Aufsichtsräten der Tochtergesellschaften sollte in Zukunft anders als bisher geregelt werden. Um den Vorstand der DB in die Lage zu versetzen, der Geschäftsführung eines Tochterunternehmens objektiv gegenüberzutreten und als Vertreter des dort investierten Kapitals notfalls den Aufsichtsrat zur Verantwortung zu ziehen, dürfen im Interesse einer klaren Trennung der Verantwortungen Vorstandsmitglieder nicht dem Aufsichtsrat einer Tochtergesellschaft angehören. Dem hat der Entwurf der *Kommission* für ein neues Bundesbahngesetz Rechnung getragen (§ 11 Abs. 6).

e) In den Geschäftsberichten der DB müßte nicht nur über die unmittelbaren Beteiligungen, sondern auch über die mittelbaren Unterbeteiligungen ausreichend berichtet werden, um ein umfassendes Bild über die Lage und die Entwicklung der Beteiligungen der DB zu vermitteln.

Anlage
(zum IV. Teil Abschnitt B)

Beteiligungen

(Auszug aus dem Abschluß der DB für das Geschäftsjahr 1958)

1	2	3	4	
lfd. Nr.	Bezeichnung der Beteiligungen	Grundkapital Stammkapital des Unternehmens DM	Höhe der Beteiligung der Deutschen Bundesbahn (Nennwert)	
			DM	v. H. (Sp. 4:3)
	A. Bank-, Verkehrs- und Industrieunternehmen			
	I. Unternehmen des öffentlichen Rechts			
1	Deutsche Pfandbriefanstalt, Wiesbaden — Berlin	38 101 443,71	230 000,—	0,6
	II. Unternehmen des privaten Rechts			
	a) Banken und Kreditinstitute			
2	Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank AG, Berlin	50 000 000,—	50 000 000,—	100,0
3	Eurofima, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel	50 000 000,— sfr	13 120 000,— sfr	26,2
	b) Verkehrswirtschaftliche Unternehmen			
4	DSG Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft mbH, Frankfurt (Main)	8 000 000,—	8 000 000,—	100,0
5	Schenker & Co GmbH, Berlin	5 000 000,—	5 000 000,—	100,0
6	Contrans, Gesellschaft für Übersee-Behälterverkehr mbH, Hamburg	40 000,—	10 000,—	25,0
7	Fendel Schiffahrts-AG, Mannheim	25 500 000,—	2 193 000,—	8,6
8	Weserfähre GmbH, Bremerhaven	1 678 000,—	158 000,—	9,4
9	Kahlgrund-Verkehrs-GmbH, Schöllkrippen (Ufr.)	1 170 000,—	560 000,—	47,9
10	Lübeck-Segeberger Eisenbahn-AG, Lübeck	600 000,—	459 000,—	76,5
11	Osthannoversche Eisenbahnen AG, Celle	16 850 000,—	1 500 000,—	8,9
12	Regentalbahn AG, Viechtach	600 000,—	32 000,—	5,3
13	Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt (Main)	750 000,—	371 200,—	49,5
14	Kraftverkehrsgesellschaft mbH, Braunschweig	3 100 000,—	1 209 000,—	39,0
15	Autokraft GmbH, Kiel	500 000,—	500 000,—	100,0
16	Rendsburger Omnibusverkehrsgesellschaft mbH, Rendsburg	650 000,—	649 000,—	99,9
17	Segeberger Verkehrsbetrieb GmbH, Bad Segeberg	20 000,—	20 000,—	100,0
18	Verkehrs-Union GmbH, Kiel	680 000,—	671 750,—	98,8
19	Zentral-Omnibus-Bahnhof „ZOB" GmbH, Hamburg	340 000,—	34 000,—	10,0
20	„ZOB" Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen	54 500,—	7 000,—	12,8
21	„Bord" Omnibus-Bahnhofs-Gesellschaft OHG Berlin-Charlottenburg	17 804,32	3 560,86	20,0
22	Deutsche Flugdienst GmbH, Frankfurt (Main)	6 000 000,—	1 110 000,—	18,5
23	Deutsche Lufthansa AG, Köln	120 000 000,—	3 200 000,—	2,7
24	Flughafen Bielefeld GmbH, Bielefeld	50 000,—	1 500,—	3,0
25	Bahnhof-Kühlhaus AG, Basel	780 000,— sfr	90 000,— sfr	11,5

1	2	3	4	
lfd. Nr.	Bezeichnung der Beteiligungen	Grundkapital Stammkapital des Unternehmens DM	Höhe der Beteiligung der Deutschen Bundesbahn (Nennwert)	
			DM	v. H. (Sp. 4:3)
26	Interfrigo, Brüssel	6 050 000,— bfr	800 000,— bfr	*13,2*
27	Transthermos GmbH, Bremen	120 000,—	30 000,—	*25,0*
28	Amtliches Bayerisches Reisebüro GmbH, München	800 000,—	440 000,—	*55,0*
29	Bodensee Reisebüro GmbH, Konstanz	20 000,—	15 000,—	*75,0*
30	Deutsches Reisebüro GmbH (DER), Berlin	500 000,—	260 000,—	*52,0*
31	Württ. Reise- und Verkehrsbüro GmbH, Stuttgart	20 000,—	18 000,—	*90,0*
32	Verkehrsbauten GmbH, Braunschweig	100 000,—	30 000,—	*30,0*
33	Transkontinent AG, Zürich	2 150 000,— sfr		
	c) Sonstige Unternehmen			
34	Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel	100 000,—	60 000,—	*60,0*
35	Basaltwerk Groschlattengrün GmbH, Groschlattengrün	360 000,—	126 000,—	*35,0*
36	Kies- und Betonwerk Marstetten GmbH, Marstetten	150 000,—	150 000,—	*100,0*
37	Steinbruchbetriebe Rammelsbach GmbH, Rammelsbach (Pfalz)	500 000,—	175 000,—	*35,0*

Hinzu kommen:

35 Wohnungs- und Siedlungsunternehmen,
8 Elektrizitätsgenossenschaften und -werke,
13 Wasserversorgungsgenossenschaften und
9 Eisenbahn-Spar- und Darlehnskassen.

C. Grundstückspolitik

1. Das Grundeigentum der DB umfaßt (Ende 1958) 115 250 ha (vgl. Anlage zu diesem Berichtsteil). Davon werden nach Angabe der DB gebraucht:

a) für Betriebszwecke	rd.	97 500 ha
b) für Wohnzwecke	rd.	2 650 ha
c) für sonstige Zwecke	rd.	15 100 ha
zusammen		115 250 ha.

Von den Grundstücken „für sonstige Zwecke", die einen Verkehrswert von rd. 147,5 Millionen DM haben, könnten 2687 ha mit einem Verkehrswert von rd. 57 Millionen DM veräußert werden.

Ende 1950 hat das Grundeigentum der DB rd. 97 500 ha betragen. Damals sind jedoch die Direktionen Mainz, Karlsruhe und Trier nicht erfaßt worden. Rechnet man diese Direktionen mit den heutigen Werten von zusammen rd. 16 000 ha hinzu, so ergibt sich für 1950 ein Umfang von rd. 113 000 ha.

2. Die DB gibt zu diesen Zahlen folgende Erläuterungen:

Zu den Flächen für *Betriebszwecke* gehört alles Grundeigentum, das für den Eisenbahnbetrieb im weiteren Sinne unentbehrlich ist, das sind Bahnkörper, Lagerplätze, Verwaltungsgebäude und auch das für die Erweiterung von Betriebs- und Verkehrsanlagen vorgesehene Gelände.

Zu den Flächen *für sonstige Zwecke* gehört alles übrige Grundeigentum, das nicht Betriebs- oder Wohnzwecken dient, z. B. Bahnhofsvorplätze und Wegeflächen, stillgelegte Bahnanlagen, Strecken und Ausbesserungswerke, vorgesehenes Tauschgelände, Gelände, das wirtschaftlich gut vermietet oder verpachtet ist, miterworbene Restflächen und anderes mehr.

Dieses sonstige Eigentum ist aber nach Angabe der DB auch zum größten Teil nicht verwertbar, soweit es sich nämlich handelt um

a) Bahnhofsvorplätze,
b) Grundstücke, deren endgültige Entbehrlichkeit heute noch nicht übersehen werden kann,
c) Tauschgelände für später notwendigen Grunderwerb,
d) Grundstücke, die zur Zeit günstig vermietet oder verpachtet sind,
e) Grundstücke, die heute zu Stopppreisen verkauft werden müßten, während voraussichtlich in Kürze nach Aufhebung des Preisstopps ein wesentlich höherer Preis erlöst werden könnte.

Die restlichen als veräußerungsfähig bezeichneten Flächen (2687 ha) sind nach Angaben der DB — wie die Erfahrung gezeigt habe — nicht durchweg, sondern teilweise gar nicht, teilweise nur beschränkt verwertbar, so daß — jedenfalls kurzfristig — nicht mit größeren Einnahmen aus diesem Posten gerechnet werden könne.

3. Die DB hat, wie in einem Runderlaß an die Bundesbahndirektionen vom 14. März 1958 einleitend bemerkt wird, früher den Standpunkt vertreten, daß im Grundsatz das Grundeigentum der DB in seinem Bestand erhalten bleiben und eine Veräußerung nur bei Vorliegen besonderer Gründe erfolgen solle. In dem genannten Runderlaß von 1958 hat die DB diesen Standpunkt zwar etwas gelockert; trotzdem hat die Ende 1958 auf Grund der Anfrage der *Kommission* erfolgte Bestandsaufnahme ergeben, daß der Bestand (115 000 ha) noch um 2000 ha über dem Bestand von 1950 (113 000 ha) lag.

4. Die *Kommission* hat sich mit der Frage der Grundstückspolitik der DB befaßt und ist dabei zu *folgendem Ergebnis* gekommen:

a) In dem Grundeigentum der DB stecken — schon nach ihren eigenen Angaben — sehr erhebliche, liquidierbare Werte, die die DB in ihrer gegenwärtigen schwierigen Finanzsituation flüssig machen sollte. Die bisher immer noch sehr zurückhaltende Verkaufspolitik sollte entschieden aktiviert werden, wie es auch die Bundesvermögensverwaltung in ihrem Bereich tut. Mit dem immer noch vorherrschenden Verwaltungsstandpunkt der Erhaltung, der — wie bereits erwähnt — sogar zu einer Vergrößerung des Grundbesitzes von 1950 auf 1958 geführt hat, ist zu brechen. Diese Änderung des Standpunktes, die auch eine Abkehr von der seitherigen Tauschpraxis (Veräußerung nur im Wege des Realtausches) bedeutet, muß den Direktionen im Erlaßwege mit nachfolgenden Kontrollen klar und deutlich gemacht werden.

   Hinter der Vorhaltung von Grundstücken zu Tauschzwecken oder für die Erweiterung von Betriebs- und Verkehrsanlagen (sofern diese Erweiterung nicht alsbald bevorsteht) versteckt sich eine Vorratswirtschaft, die die DB sich in der gegenwärtigen Lage nicht leisten kann. Wie weit eine solche Vorratswirtschaft führt, zeigen einige von der DB gebrachte Verkaufsbeispiele. Es ist dabei unter anderem von einem „landwirtschaftlichen Lehrgut", einem „Bauernhof", 43 ha „Wirtschaftswald", einem „Gut mit 4,3 Millionen DM Wert" die Rede — große Objekte, deren Zusammenhang mit der DB nicht ersichtlich ist.

b) Der Revision bedürfen auch die sogenannten Feuerschutzstreifen, die auf alten länderpolizeilichen Vorschriften beruhen, aber mit der Einschränkung des Dampflok-Betriebes und dem Übergang zur Elektrifizierung und Verdieselung mehr und mehr ihren Sinn verlieren. Die Frage ist von der DB bereits in Angriff genommen.

c) Hinzuweisen ist ferner auf die Verwertung der im Zuge der Rationalisierung stillgelegten Ausbesserungswerke mit Inventar. Es ist nahe-

liegend, sie nach Möglichkeit der Bundeswehr zu übereignen, die für ihre umfangreiche technische Ausrüstung Werkstätten braucht. Die hierbei aufgetretenen Schwierigkeiten, die ihren Grund vielfach im Ressortpartikularismus haben, müßten im Interesse der Steuerzahler zu überwinden sein. Als Beispiel sei eine Werkhalle in Rosenheim-Sana mit einem Wert von 6,3 Millionen DM genannt, ein Objekt, das schon vor Jahren der Bundeswehr angeboten ist. Der Bundesvermögensverwaltung erwächst hier als Mittlerin eine besondere Aufgabe. Überhaupt sollte die DB bei der Verwertung ihres Grundbesitzes enge Fühlung mit der Bundesvermögensverwaltung halten, und zwar nicht nur, soweit sie Objekte an die Bundesvermögensverwaltung veräußern will, sondern ganz allgemein. Eine solche Verbreiterung der Geschäftsgrundlagen kann für die DB nur nützlich sein.

Die Grundstücksverwaltung der DB müßte auch so beweglich sein, daß sie, eventuell durch Verlegung der Dienststellen oder in anderer geeigneter Weise, das zu veräußernde Objekt für den Käufer attraktiv gestaltet. So könnte z. B. das außerordentlich umfangreiche, an mehreren Straßen gelegene und durch verschiedene Gleisanlagen aufgeschlossene Gelände des Ausbesserungswerkes Freimann bei München besser genutzt werden. Zur Zeit ist es so, daß das Ausbesserungswerk, das nur einen kleinen Teil des Geländes beansprucht, in dem neuesten Teil der vorhandenen Gebäude untergebracht ist. Dies ist durchaus verständlich, weil die bezogenen Hallen eigens für das Ausbesserungswerk vor vielen Jahren gebaut wurden, allerdings unter Anlegung größeren Maßstabes. Zu kritisieren ist aber, daß die straßenseitig gelegenen Geländeteile, meist mit Gleisanschluß, von anderen Dienststellen der DB (Bahnpolizei und Versuchsanstalt) „blockiert" werden, die wohl auch anderweitig untergebracht werden könnten. Damit wird das „Attraktive", das ein Industrie-Unternehmen veranlassen könnte, einem Angebot näher zu treten, von vornherein ausgeschaltet. Zu kritisieren ist ferner verwaltungsmäßig, daß die Grundstücksverwaltung und damit auch eine eventuelle Verpachtung oder Veräußerung durch die Bundesbahndirektion München geschieht, die jedoch auf die Ausdehnungs- und Plazierungswünsche der genannten Stellen keine Einwirkungsmöglichkeit hat.

Möglicherweise werden bei dem großen Umfang des Grundbesitzes der DB auch an anderen Stellen ähnliche Verhältnisse vorliegen. Hier wäre ein Eingriff der Hauptverwaltung der DB notwendig.

d) Eine grundsätzliche Frage ist die Behandlung von solchen Grundstücken, die eine gute Rendite abwerfen. Die DB erwähnt einen solchen Fall in München, wo sie ein Anwesen „Roter Hahn" hat, das zur Zeit als Gaststättenbetrieb und als Bürogebäude dient. Es bringt bei einem Wert von 4,7 Millionen DM eine jährliche Mieteinnahme von 335 740 DM — also rd. 7 v. H. —, weshalb die DB es nicht veräußern will.

Abgesehen davon, daß von den Mieteinnahmen noch die Lasten und Aufwendungen für das Grundstück abzusetzen sind, sollte die DB aus Grundsatz solchen Besitz, der nichts mit ihrem Betrieb zu tun hat, nicht halten. Ein Abweichen von dieser Linie führt leicht zu weiteren Abweichungen (Abrundungen, Erweiterungen des an sich betriebsfremden Grundbesitzes). Auch wird die DB damit auf einem ihr fremden Gebiet in das Marktgeschehen einbezogen und kann bei einer Änderung der Marktlage, wie sie gerade bei alten Gebäuden leicht eintreten kann, unter Umständen sehr hohe Verluste durch Wertminderung erleiden. Außerdem ist es ein Widerspruch, wenn die DB wiederholt betont, daß sie Grundstücke, weil sie offenbar für den Käufer nicht rentierlich sind, nicht verkaufen kann; andererseits aber dort, wo ein rentierliches Objekt vorhanden ist, auch nicht verkaufen will.

e) Besonderer Erwähnung bedarf noch die „Eisenbahn-Landwirtschaft". Es handelt sich hierbei um einen eingetragenen Verein, dem im Rahmen eines Generalpachtvertrages landwirtschaftliche Nutzflächen in einer Gesamtgröße von 24 887 ha verpachtet worden sind, und der sie, hauptsächlich an Eisenbahner, weiterverpachtet. Diese rd. 25 000 ha sind in den vorstehend erwähnten 115 000 ha enthalten.

Gegen die Selbständigkeit einer solchen Organisation wird nichts eingewendet, da die DB hierdurch von Verwaltungsarbeit entlastet wird. Die Abrechnung mit dem Verein sollte aber nach dem Bruttoprinzip erfolgen, das heißt es sollten von den Pachteinnahmen von 1,2 Millionen DM nicht vorweg 600 000 DM abgezogen werden, die dem Verein bleiben. Einnahmen und Ausgaben sollten vielmehr getrennt in voller Höhe verbucht werden. Dabei wird sich sofort die Frage ergeben, ob nicht eine Zuwendung von 50 v. H. der Pachteinnahmen an den Verein zu hoch ist. Auch wird der soziale Charakter der Zuwendung, der zur Zeit nicht erkennbar ist, klarer herauskommen. Schließlich müßten die Verträge rechtlich so gestaltet werden, daß die DB — mit angemessenen Kündigungsfristen — jederzeit ihre Grundstücke ohne Entschädigung zurückerhalten kann. Es ist nicht verständlich, daß die DB Grundstücke pachtweise hergibt, für deren Rückgabe sie Mittel aufbringen muß.

5. *Zusammenfassend* bemerkt die *Kommission* folgendes:

Die bisherige Grundstückspolitik der DB muß eine Wendung erfahren. Es muß nicht möglichst wenig, sondern — selbstverständlich mit Vernunft — möglichst viel Grundbesitz abgestoßen werden. Eine Vorratswirtschaft auf Jahre hinaus hat zu unterbleiben. Bei entsprechender Handhabung der Veräußerungspolitik werden der DB — wenn auch erst in gewissem Zeitraum — nicht unerhebliche flüssige Mittel zufließen. Diese Mittel lassen sich nicht schätzen, sollten aber nicht unbeträchtlich über den von der DB selbst genannten 57 Millionen DM liegen.

Anlage
(zum IV. Teil Abschnitt C)

lfd. Nr.	Bundesbahndirektion	1	2			3	4		5		6
		Grundeigentum der DB	von dem Grundeigentum entfallen auf Grundstücke für			Verkehrswert der in Spalte 2c genannten Grundstücke	Von den in Spalte 2c genannten Grundstücken liegen in		Von den in Spalte 2c genannten Grundstücken können		Verkehrswert der in Spalte 5b genannten Grundstücke
			Betriebszwecke	Wohnzwecke	sonstige Zwecke		städtischen	ländlichen	a nicht veräußert	b veräußert	
			a	b	c		Bezirken		werden		
		ha	ha	ha	ha	DM	ha	ha	ha	ha	DM
1	Augsburg	5 182	4 225	147	810	4 000 000	162	648	494	316	1 800 000
2	Essen	6 979	5 891	183	905	8 310 000	403	502	858	47	1 442 000
3	Frankfurt (Main)	5 974	5 120	47	807	4 455 000	177	630	761	46	315 000
4	Hamburg	8 572	6 855	139	1 578	14 000 000	429	1 149	1 184	394	3 500 000
5	Hannover	12 324	10 768	123	1 433	14 330 000	70	1 363	1 283	150	2 000 000
6	Karlsruhe	6 557	5 950	107	500	10 600 000	300	200	444	56	7 700 000
7	Kassel	4 877	4 320	56	501	2 575 000	131	370	419	82	390 000
8	Köln	7 191	6 062	366	763	12 800 000	508	255	458	305	7 300 000
9	Mainz	5 860	5 026	95	739	7 600 000	109	630	694	45	875 000
10	München	8 535	6 950	270	1 315	29 100 000	328	987	1 299	16	17 100 000
11	Münster	7 047	5 734	140	1 173	7 000 000	35	1 138	1 093	80	400 000
12	Nürnberg	9 062	7 921	162	979	11 500 000	569	410	612	367	5 000 000
13	Regensburg	7 812	5 838	83	1 891	5 700 000	595	1 296	1 761	130	1 000 000
14	Stuttgart	8 648	8 249	255	144	822 000	7	137	104	40	220 000
15	Trier	3 690	2 785	45	860	6 700 000	96	764	597	263	2 700 000
16	Wuppertal	6 940	5 823	435	682	8 000 000	145	537	332	350	5 250 000
		115 250	97 517	2 653	15 080	147 492 000	4 064	11 016	12 393	2 687	56 992 000

V. TEIL

Maßnahmen auf dem Gebiete der technischen Rationalisierung und Modernisierung

Aus dem Auftrag des Deutschen Bundestages ergaben sich für den *technischen Bereich* im wesentlichen nachstehende zwei Aufgaben:

A. Prüfung der Frage, inwieweit durch eigene Anstrengungen der DB unnötiger Aufwand vermieden werden kann, das heißt inwieweit *ohne oder mit geringem Kapitalaufwand im Wege der Rationalisierung Einsparungen bei der DB erzielt werden können.*

B. Prüfung der Frage, welche *Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen mit Kapitalaufwand* bei der DB ergriffen werden müssen, um zu einer ausgeglichenen Ertragslage zu gelangen.

Die vorstehenden beiden Fragen sind in den folgenden Unterabschnitten A und B behandelt, denen sich im VI. Teil — als Schlußfolgerung — ein *10-Jahres- und 4-Jahres-Investitionsplan anschließt.*

Um für eine Prüfung der unter A und B genannten Gebiete die erforderlichen Grundlagen zu erhalten, wurden zunächst an die DB folgende schriftliche Fragen gerichtet:

„Welche allgemeinen Maßnahmen zur Senkung des Aufwands sind eingeleitet, geplant oder können in Aussicht genommen werden?"

und

„Welche Maßnahmen erfordern einen besonderen Kapitalaufwand und in welcher Höhe?"

Im Laufe ihrer Untersuchungen erkannte die *Kommission* sehr bald, daß es für eine nachhaltige Gesundung der DB unerläßlich sei, einen *langfristigen,* auf wirtschaftlichen Erfolg abgestellten, *koordinierten Investitionsplan aufzustellen.* Auf Grund der Bitte der *Kommission* legte der Vorstand der DB am 19. August 1959 der *Kommission* einen 10-Jahres-Investitionsplan vor. Aus diesem Plan wurde in den nachfolgenden Verhandlungen ein *vordringlicher, besondere Rationalisierungserfolge versprechender 4-Jahres-Abschnitt* herauskristallisiert.

A. Rationalisierung ohne oder mit geringem Kapitalaufwand

1. Obwohl für die erste, auf „Rationalisierungsarbeiten" gerichtete Frage in Berichten und Stellungnahmen der DB immer wieder die Auffassung anzutreffen war,

„daß Rationalisierungsmaßnahmen ohne oder mit geringem Kapitalaufwand im wesentlichen ausgeschöpft seien",

so ließen die Aussprachen mit der DB doch erkennen, daß an manchen Stellen — so z. B. beim Werkstättenwesen, in der Betriebsführung, bei dem Verwaltungsaufbau, hinsichtlich der Modernisierung der Verkehrsanlagen — neben den bereits durchgeführten und in Angriff genommenen noch weitere erfolgversprechende Rationalisierungsmöglichkeiten bestünden.

Insbesondere konnte sich die *Kommission* jedoch davon überzeugen, daß die DB über bereits durchgeführte Rationalisierungsmaßnahmen hinaus weiteren Bemühungen dieser Art auf den verschiedensten Gebieten ein lebendiges Interesse entgegenbringt.

2. Wenn dieser Wille zur Rationalisierung nicht immer deutlich erkennbar ist, dann hat dies verschiedene Ursachen. Zunächst — und diese Feststellung gilt für die verschiedensten Gebiete — kann allgemein festgestellt werden, daß eine „Verwaltung" gegebener Vermögensteile regelmäßig in Richtung einer Erhaltung und Pflege der gegebenen Substanz tendiert. Das Interesse gilt in erster Linie dem Erhalten und Pflegen vor einem Gestalten, Aus-

und Umgestalten. Hinzu kommt, daß eine jahrelange finanzielle „Enge" sich fortschritthemmend ausgewirkt hat. Bei der DB war es bislang in der Tat so, daß der jeweils — und zwar in engster Begrenzung — gegebene finanzielle Rahmen Zurückhaltung und Beschränkung gebot. Es ist ein empfindlicher, an vielen Stellen klar erkennbarer Mangel, daß die finanzielle Unbeweglichkeit, nicht selten verstärkt durch schematisch fiskalisches Denken, Phantasie, Anregungen und den Willen zum technischen Fortschritt einengen, begrenzen, ja sogar abtöten.

3. Es wird — wie bereits an anderer Stelle ausgeführt — nach Auffassung der *Kommission* notwendig sein, hier in mehrfacher Hinsicht Wandel zu schaffen. Einmal bewirkt das Spartendenken eine Enge der Vorstellungswelt; zum anderen hindern starre Laufbahnvorschriften und „Aufstiegsregeln" daran, schöpferische Kräfte nach vorn zu lassen. Eine Änderung setzt vor allem einen Wandel des überkommenen „Behördenstatus" der DB und eine Auflockerung des Entlohnungs- und Belohnungssystems voraus.

4. Zu diesem Wandel gehört ferner eine stärkere finanzielle Beweglichkeit der DB. Die bislang gehandhabte etatmäßige Mittelzuweisung mit Zweckbindung an die Bundesbahndirektionen gestattet nur in den seltensten Fällen ein elastisches Umplanen und Umdirigieren von Mitteln in neu auftretende Rationalisierungsmöglichkeiten. Es wird zu erwägen sein, den Bundesbahndirektionen gewisse Erleichterungen und größere Wendigkeit zu verschaffen und ihnen „Dispositionsfonds" zur Verfügung zu stellen, aus denen Umdispositionen gespeist werden, die am Schluß der Rechnungsperiode abgerechnet werden können. Allerdings bedarf die Verwendung dieser Fonds einer *genauen sachlichen Begrenzung*, um zu verhindern, daß am Schluß des Geschäftsjahres noch vorhandene Mittel ohne Rücksicht auf den wirtschaftlichen Erfolg verbaut werden. Ferner müssen Wege gefunden werden, „Rationalisierungserfolge" auch sichtbar zu machen. Rationalisierungsmaßnahmen können bei der im Vergleich zu einem industriellen Betrieb stark beschränkten „Produktionspalette" — es können eben nur Verkehrsleistungen bereitgehalten und angeboten werden — in der Hauptsache nur auf dem Gebiet der Beschäftigtenzahlen deutlich werden. Bislang wurden solche Rationalisierungserfolge ziffernmäßig zwar auf Teilsektoren erkennbar, jedoch durch direkte oder indirekte Lohnsteigerungen sowie Änderung der Dienstdauervorschriften usw. wieder ausgelöscht; die Verwaltung der DB sah sich damit intern und in der Kritik der Öffentlichkeit vor die Tatsache gestellt, daß „es ja doch ein aussichtsloses Bemühen" sei, größere Beträge in Rationalisierungsinvestitionen hineinzustecken. So sehr das Bestehen besonderer Eisenbahnergewerkschaften den Vorteil enger Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Gewerkschaften bietet, so bringt dieser Zustand doch auch die Gefahr mit sich, „Rationalisierungserfolge" unter Beibehaltung bestehender Sondervergünstigungen — d. h. also vor Effektiv-Werden — den Bediensteten in Verkürzung der Arbeitszeit usw. zugute kommen zu lassen.

5. Diese — hier kurz erwähnten — Tatsachen machen manches „Kurztreten" der DB verständlich, so insbesondere auch, daß die Darlegungen der DB zu bestimmten Problemen, z. B. des Werkstättenwesens, eine besondere Zurückhaltung erkennen ließen. So fand sich in den schriftlichen Darlegungen der DB häufig der Hinweis darauf, daß es der DB doch gestattet werden möge, das Werkstättenpersonal zum Neu- und Umbau von Wagen verwenden zu können. Hierdurch konnte oder mußte bei der *Kommission* die Meinung auftreten, daß der DB daran gelegen sei, einen relativ zu großen Reparaturpark zu unterhalten, um ihn u. a. auch mit Neubauarbeiten beschäftigen zu können. In Aussprachen mit der DB wurden jedoch die Schwierigkeiten erkennbar, denen sich die DB bei ihren Bemühungen, die Zahl der Werkstätten durch Schließung und Umsetzung des Personals zu verringern, das heißt eine Werkstättenrationalisierung durchzuführen, gegenübersieht. Diese beginnen bereits mit Einsprüchen im Verwaltungsrat, erreichen dann in den Interventionen der Länder ihren Höhepunkt und werden, z. B. in der Verkoppelung finanzieller Zusagen für die Elektrifizierung mit der Forderung, auf eine Schließung von Werkstätten zu verzichten, zur besonderen wirtschaftspolitischen Delikatesse. Ähnlich liegen die Dinge bei der Diskussion um die Bundesbahn-Zentralämter.

6. Es darf ferner nicht übersehen werden, daß bei der DB eine Neigung besteht, Arbeiten in eigener Regie der Vergabe an Unternehmer vorzuziehen. Die *Kommission* hat sich mit diesem Problem sehr eingehend befaßt und ist aus den ihr vorgelegten Berechnungen zu der Überzeugung gelangt, daß mit Rücksicht auf den für die DB erforderlichen Sozialaufwand und die Pensionsverpflichtungen der Vorteil bei einer Vergabe an Unternehmer liegt. Es darf sich hier nicht um eine Frage des Prinzips handeln; vielmehr muß das wirtschaftliche Kalkül — wie bei allen anderen Problemen der DB — im Vordergrund stehen.

7. Diese Gedanken mußten hier Ausdruck finden, weil es notwendig ist, die DB, wenn sie vernünftig wirtschaftlich handeln will, von dem psychologischen Druck der verschiedensten Interessenteninterventionen, von der allgemeinen — nicht immer begründeten — Kritik der Öffentlichkeit und den starken „Regie-Einflüssen" seitens des Bundes und der Länder zu befreien, sie aber auch aus der Vorstellungsenge des Überkommenen und Althergebrachten herauszuführen.

Zu diesen Fragen werden an den verschiedensten Stellen des Berichts Vorschläge gemacht werden. Unter dem Gesichtspunkt des Themas „Technik" seien hier jedoch die wichtigsten Forderungen nochmals zusammengefaßt:

a) Auflockerung des „Behörden"- und „Verwaltungscharakters" der DB; Änderung der äußeren und inneren Organisation der DB durch eine Befreiung von historischen Schlacken und modernen Interessentenbindungen,

b) Wirksamwerden von Rationalisierungen durch grundsätzlichen Wandel in der Personalpolitik,

c) Auflockerung des Entlohnungs- und Belohnungssystems,

d) Freilegen des Erfolgs von Rationalisierungsmaßnahmen durch interne statistische Rechnungen.

Mit diesen Forderungen soll deutlich gemacht werden, daß Rationalisierungsmaßnahmen, die ständig aus dem Betrieb selbst herauswachsen müssen, dann am wirksamsten zum Zuge kommen, wenn Erfolge sichtbar werden und für jeden Angehörigen der DB ein Anreiz dazu besteht, über seine Ressortaufgabe hinaus in Richtung auf eine Vereinfachung und Verbesserung nachzudenken und damit der Tendenz, durch Verwaltungsanordnung oder Dienstvorschrift Bestehendes zu zementieren, entgegenzuwirken. Diese Anmerkung geschieht auch deshalb an dieser Stelle, weil die *Kommission* sich zu dem Hinweis verpflichtet fühlt, daß Rationalisierungen — mit geringem oder ohne Kapitalaufwand — immer zwingendes Gebot für die DB sein werden, auch dann, wenn der Eigentümer der DB sich nach den Vorschlägen der *Kommission* dazu entschlossen haben sollte, das Unternehmen durch gezielte und großzügige Maßnahmen auf einen modernen Stand zu bringen. Alle Hilfs- und Unterstützungsmaßnahmen solcher Art müssen an dem eigentlichen Ziel vorbeigehen, wenn es nicht gelingt, spätestens zugleich die Grundlagen für eine stets aus sich selbst herauswachsende Rationalisierung mit entsprechenden Personaleinsparungen zu schaffen.

8. Die *Kommission* hat sich davon überzeugt, daß bei der heutigen Struktur und Betriebsweise der DB die Rationalisierungsmöglichkeiten *ohne* oder mit geringem Kapitalaufwand begrenzt sind. Hingegen lassen sich bei einer Änderung dieser Struktur, das heißt vor allem bei Umstellung auf ein eigenverantwortliches kaufmännisches Unternehmen, und bei einer dieser Struktur angepaßten Betriebsweise erhebliche sachliche und personelle Einsparungen in Richtung auf eine Verbesserung des Betriebsergebnisses erzielen. Die *Kommission* gibt hierzu folgende Anregungen:

Vereinfachungen der technischen Unterhaltung, insbesondere Herabsetzung der Routineprüfungen.

Bessere Ausnutzung vorhandener neuzeitlicher Technik (z. B. Besetzung der Dr-Stellwerke, Anbringen von Durchgangsbetriebstasten an Dr-Stellwerken der Unterwegsbahnhöfe, zweckmäßiger Einsatz von Maschinen für die Unterhaltung).

Schrumpfung der Betriebsleistung

Schrumpfung baulicher Anlagen durch Einsparung an Gleisen und Weichen und cbm-umbauten Raumes. Hierdurch könnten bei intensiver Durchleuchtung der Anlagen auf ihre Notwendigkeit noch eine Reihe von materiellen und personellen Aufwendungen ohne Beeinträchtigung von Verkehr und Betrieb eingespart werden.

In diesem Zusammenhang wird auf die Vorschläge in Teil III Abschnitte B und C und Teil VII verwiesen.

B. Rationalisierung und Modernisierung mit Kapitalaufwand

1. Hinsichtlich der Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen mit Kapitalaufwand, also hinsichtlich der Investitionen, die die DB auf einen leistungsfähigen Stand bringen sollen, glaubte die *Kommission* zunächst die allgemeinen Hinweise der DB auf die verschiedenartigsten Investitionsmöglichkeiten hinnehmen und im Zusammenhang mit dem „10-Jahres-Plan 1956" einer Prüfung unterziehen zu können.

Eine kritische Durchsicht dieses 10-Jahres-Plans ergab jedoch, daß er keinen geeigneten Ausgangspunkt bilden konnte. Diese Auffassung wurde auch von der DB selbst bestätigt, da er mehr unter Finanzierungs- als unter Investitionsgesichtspunkten aufgestellt und deshalb für Investitionsüberlegungen unter *wirtschaftlichen* Gesichtspunkten ungeeignet war.

2. In den Überlegungen mit der Verwaltung wurden daher für die verschiedensten Gebiete besondere „Programme" zusammengestellt, die die nachstehend aufgeführten Gebiete betreffen. Dabei wurden Finanzierungsüberlegungen bewußt zurückgestellt zugunsten technisch ökonomischer Überlegungen. Dies gebot einmal, die einzelnen Maßnahmen in gegenseitiger Bedingtheit zu sehen, zum anderen, eine Gruppierung nach der Stufenfolge der Rationalisierungsergebnisse zu wählen.

3. Als besondere Gebiete, auf denen Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen vorzunehmen sind, werden in den folgenden Abschnitten behandelt:

I. Elektrifizierung } Strukturwandel der Zugforderung
II. Verdieselung }
III. Rollendes Material
IV. Werkstättendienst
V. Oberbau
VI. Signalanlagen und Fernmeldeanlagen sowie Bahnübergänge

Vorbemerkung zu I. und II.

Strukturwandel der Zugförderung

Die relativ hohen fixen Kosten und die große Personalintensität des Eisenbahnbetriebs sowie die Möglichkeit künftiger Lohn- und Gehaltsforderungen zwingen zu einer fortschreitenden Rationalisierung, die sowohl kostensenkend als auch leistungssteigernd wirkt und damit die Wettbewerbsfähigkeit der DB hebt.

Neben der weiteren Verminderung des Personalbestands durch Stillegung unrentabler Dienstzweige, Strecken und Bahnhöfe ist in der beschleunigten Umstellung der Zugförderung auf Elektrifizierung und Verdieselung ein hervorragendes Rationalisierungsmittel zu sehen.

I. Elektrifizierung

1. Die DB hat die Vorteile der Elektrifizierung rechtzeitig erkannt und dienstbar zu machen versucht. Das Ziel der bald sich klar abzeichnenden Elektrifizierungsplanung der DB war die Verbindung des vorhandenen süddeutschen Netzes und des Raumes Basel mit Frankfurt (Main), sodann der Beginn der Elektrifizierung im Ruhrgebiet sowie dessen Verbindung vorerst über die linke Rheinstrecke mit den süddeutschen Strecken. Dieses Zwischenziel, das im Jahre 1959 erreicht wurde, bedeutet, daß von dem Gesamtstreckennetz der DB 3454 km bzw. 11,5 v. H. elektrifiziert sind. Der Rückgang des Dampfbetriebs, der dadurch und durch die gleichzeitig vorangetriebene Umstellung auf Dieseltriebfahrzeuge erreicht werden konnte, wird durch folgende prozentuale Anteile der geleisteten Triebfahrzeug-km veranschaulicht:

	1950 v. H.	1955 v. H.	1957 v. H.	Sept. 1959 v. H.
Dampflok	88,2	76,1	71,1	60,7
Elektrische Triebfahrzeuge . .	8,8	11,0	12,6	20,7
Diesel-triebfahrzeuge . .	3,0	12,9	16,3	18,7
	100	100	100	100

Mit einem Anteil von 11,5 v. H. elektrifizierter Strecken liegt aber bei einem Vergleich innerhalb der westeuropäischen Eisenbahnen die DB erst an neunter Stelle, das heißt hinter Schweiz, Schweden, Holland, Italien, Norwegen, Frankreich, Österreich und Belgien.

Mit dem Bestreben der DB, vor allem stark belegte Strecken auf elektrischen Betrieb umzustellen, wählt sie den durchaus richtigen Ansatzpunkt für eine Elektrifizierung, deren ökonomisches Ergebnis insbesondere dann sichtbar wird, wenn es gelingt, sie auf die dicht und stark belegten Hauptstrecken zu konzentrieren und den „Durchlauf" auf diesen Strecken wesentlich zu beschleunigen.

2. Der Erfolg der *Elektrifizierung* des Bahnbetriebes bedeutet zunächst einmal eine erhebliche *Ersparnis bei den Zugförderungskosten.* Bei ausreichender Verkehrsdichte, wie sie auf den Hauptstrecken der DB gegeben ist, beträgt die Ersparnis an den gesamten Zugförderungskosten einschließlich Zins- und Erneuerungskosten für die erforderlichen Anlagen im Durchschnitt aller Zugarten etwa $^1/_3$, in günstigen Fällen sogar mehr als 40 v. H. Die Kosteneinsparung setzt sich aus einer Anzahl von Komponenten zusammen. Einmal führt die elektrische Zugförderung gegenüber der Dampftraktion zu einer starken Einsparung an Energiekosten. Die elektrische Zugförderung erbringt mit 1 kg umgewandelter Kohle dieselbe Leistung wie die Dampflok mit 2,5 kg Kohle. Zur Erzeugung des für den elektrischen Betrieb benötigten Stroms kann billige, sonst nicht transportwürdige Ballastkohle verwendet werden. Außerdem entfallen die Dienstkohlentransporte, die 1958 rd. 8,1 Mill t betrugen. Die Ellok benötigt des weiteren keine Anheizzeit. Durch Wegfall des auf der Dampflok notwendigen Heizers sinken bei elektrischem Zugbetrieb die Ausgaben für das Lokpersonal etwa auf die Hälfte. Die Ellok erfordert darüber hinaus einen wesentlich geringeren Reparatur- und Wartungsaufwand als die Dampflok. Dadurch kann bei elektrischem Zugbetrieb Personal in den Werkstätten der DB eingespart werden.

Gleichzeitig ermöglicht der elektrische Betrieb *Leistungssteigerungen,* die selbst durch modernste Dampflok nicht erreicht werden können. Die große Überlastungsfähigkeit des Elektromotors gibt dem elektrischen Triebfahrzeug einen bedeutenden Vorsprung gegenüber der Dampflok. Die Ellok verfügt, bezogen auf das Eigengewicht, über eine wesentlich höhere Maschinenleistung als die Dampflok. Sie kann den Zug schneller anfahren und schweren Zügen eine höhere Beharrungsgeschwindigkeit verleihen, wodurch sich die Zugfolge verdichten läßt, so daß in der gleichen Zeit mehr Güter und Menschen befördert werden können. Da die Ellok weniger Betriebspflege benötigt, kann sie für eine höhere tägliche Leistung als die Dampflok eingesetzt werden. Dies bedeutet im Zusammenhang mit der Möglichkeit längerer Lokdurchläufe, daß auf den dicht belegten Strecken etwa 30 v. H. weniger Ellok als Dampflok benötigt werden. Durch den Wegfall der Dienstkohlentransporte wird zusätzlich Transportraum für Nutzfrachten gewonnen.

Schließlich sind auch die Annehmlichkeiten zu erwähnen, die der elektrische Betrieb für die Reisenden mit sich bringt: keine Belästigung durch Kohlenstaub, kürzere Fahrzeiten, weniger Zugverspätungen, da das große Leistungsvermögen elektrischer Triebfahrzeuge, insbesondere auf Steigungsstrecken, Verspätungen aufzuholen vermag.

3. *Das Gesamtprogramm der DB umfaßt weitere 4897 Strecken-km.* Nach Durchführung dieses Programms werden in einem Endzustand 8350 km

elektrifiziert sein. Aus diesem Gesamtprogramm sind in der anliegenden Karte (Anlage 1 des Berichtsteils „Elektrifizierung") dargestellt:

in grüner Zeichnung der „4-Jahres-Abschnitt" (= 1833 km). Hierunter befinden sich bevorzugt die rechte Rheinstrecke und die Nord-Süd-Strecke (Näheres siehe Anlage 2 des Berichtsteils „Elektrifizierung");

in roter Zeichnung die Strecken, die — über den 4-Jahres-Abschnitt hinaus — im Rahmen des „10-Jahres-Plans" für eine Elektrifizierung vorgesehen sind (2204 km).

Ferner hat ein Kommissionsmitglied angeregt, wegen der zu erwartenden Verkehrssteigerung die Strecken München—Lindau und Stuttgart—Singen—Schaffhausen in den 10-Jahres-Plan aufzunehmen. Es hat dabei zum Ausdruck gebracht, daß in Anbetracht der damit ermöglichten Anschlüsse an das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen die Schweiz zu finanzieller Mithilfe vielleicht bereit sein würde.

Bei der Prüfung des Elektrifizierungsprogramms der DB ist *von der Kommission auch die Notwendigkeit des Anschlusses der deutschen Seehäfen geprüft worden.* Die *Kommission* ist der Auffassung, daß, nachdem im Ausland die wichtigsten Häfen an das elektrische Bahnnetz ihrer Länder angeschlossen sind, die deutschen Seehäfen im Interesse der Aufrechterhaltung ihrer Wettbewerbsfähigkeit nicht nachstehen dürfen. *Als vordringlich sieht sie den Anschluß von Hamburg und Bremen als die wichtigsten deutschen Ein- und Ausfuhrhäfen an.*

Nach Durchführung des 4-Jahres-Abschnitts sollte entschieden werden, ob die Elektrifizierung der Eisenbahnlinien nach Emden, Wilhelmshaven, an die Unterweser und nach Lübeck alsbald in Angriff genommen werden kann. Inzwischen sollte eine Verdieselung der wichtigsten Strecken im Interesse einer stärkeren Auslastung für den Massengutverkehr vorangetrieben werden.

4. Im Gesamtplan der DB sind auch verschiedene Teilstrecken enthalten, deren Aufnahme in die Planung im wesentlichen deshalb erfolgt ist, weil seitens der Interessenten und betreffenden Länder günstige Finanzierungshilfen gegeben bzw. zugesagt wurden. Diese „Mitwirkung" der Länder usw. an dem Fortschreiten der Elektrifizierung kann dann begrüßt werden, wenn mit solchen Vorschlägen die Generallinie der DB hinsichtlich der Elektrifizierung nicht gestört oder beeinträchtigt wird. Es wäre jedoch unerwünscht, die DB durch unzureichende Dotierung des Investitionsplans auf solche Finanzierungsumwege abzudrängen, die leicht zu Finanzierungsabwegen werden können.

So lobenswert es demnach auch erscheinen mag, daß die DB bisher jede Gelegenheit der Finanzierungsmöglichkeit oder -hilfe benutzte, um die Elektrifizierung im Rahmen des Gesamtplans vorwärts zu treiben, so muß doch *hervorgehoben werden, daß ein durchschlagender wirtschaftlicher Erfolg der Elektrifizierungsbemühungen so lange nicht voll wirksam wird, wie der DB nicht die Möglichkeit gegeben wird, mit einem festen, finanziell gesicherten, zügig durchzuführenden Programm zu arbeiten.* Der Gesamtplan wird zweckmäßigerweise in Teilpläne zerlegt. Die „Geschlossenheit" eines Teilplans kann nur dann gewährleistet werden und erfolgreich sein, wenn die bindende finanzielle Zusage für diesen Teilplan vorliegt. *Die Kommission hat daher veranlaßt, daß aus dem Gesamtplan ein geschlossener Teilplan als besonders vordringlich vorgelegt wird. Er ist in dem 4-Jahres-Abschnitt des Investitionsplans enthalten.*

5. *Die Kommission hält die Durchführung dieses Teilplans (4-Jahres-Abschnitt) für besonders vordringlich.* Sie hat in den verschiedenen Aussprachen mit den Vertretern der DB die Überzeugung gewonnen, daß

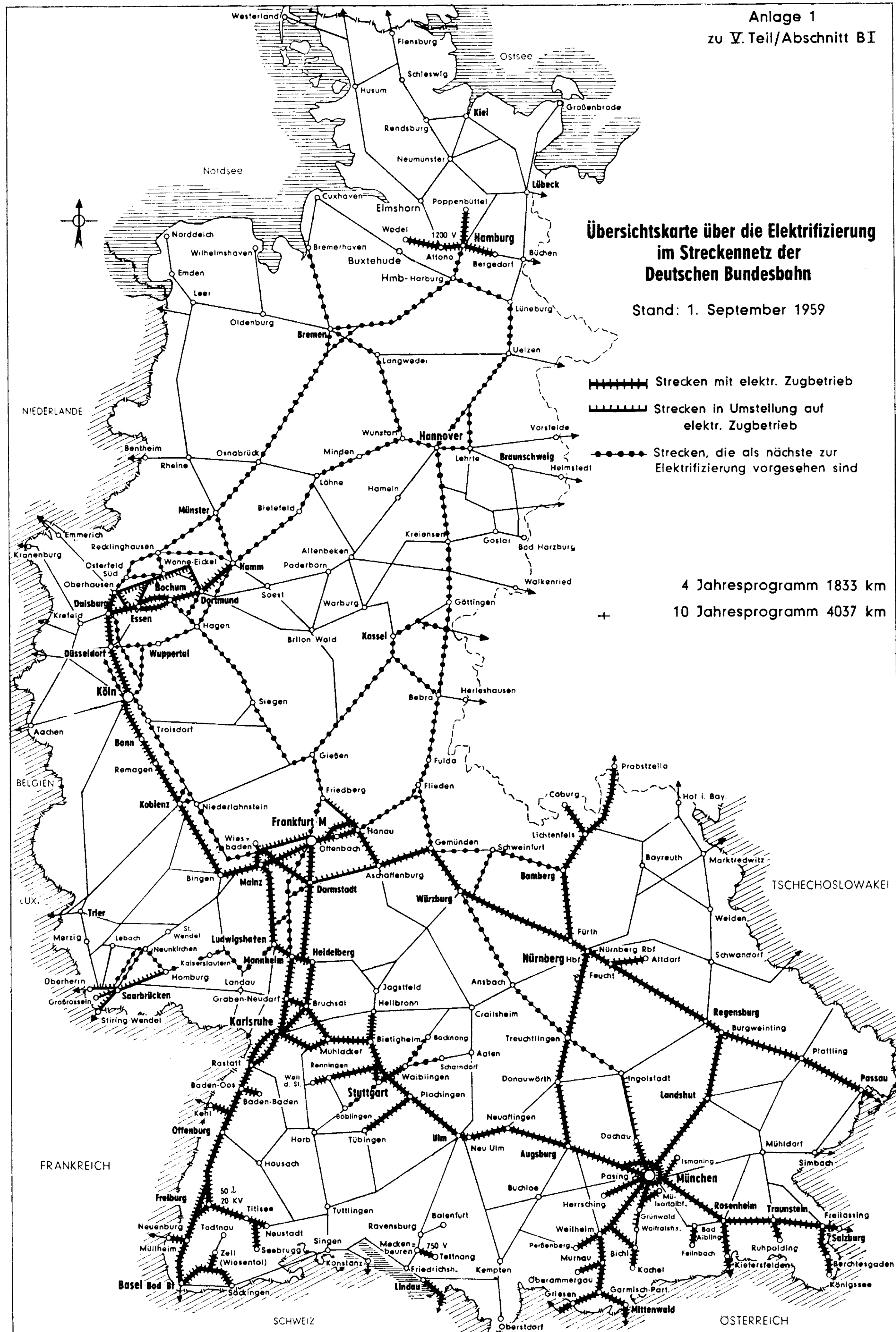
a) eine wirklich durchgreifende Rationalisierung auf allen Gebieten der DB, das heißt vor allem im Betriebsdienst, Werkstättendienst usw., nur durch eine zügig vorangetriebene, auf mehrere Jahre fest und finanziell verbindlich vorgezeichnete Elektrifizierung erreicht werden kann,

b) die Frage der Elektrifizierung *oder* Verdieselung nicht gestellt werden kann, daß vielmehr genaue Untersuchungen ergeben haben, in welchen Fällen Elektrifizierung und in welchen Verdieselung das Optimum an Erfolg verspricht, so daß man nur von Elektrifizierung *und* Verdieselung sprechen kann,

c) das Fortschreiten der Elektrifizierung zweckmäßig mit einem entsprechenden Ausbau und einer Modernisierung des Oberbaus, der Signaltechnik usw. der in Erwägung stehenden Strekken gekoppelt sein muß. Das bedeutet, daß man im Rahmen der Elektrifizierung einer Strecke auch diese Maßnahmen in die Planung einbeziehen und gleichzeitig durchführen muß,

d) in diese Rationalisierungserfolge auch mit eingerechnet werden muß, daß die Lieferfirmen für elektrische Triebfahrzeuge usw. wirtschaftlicher planen und rechnen und somit billiger anbieten können, wenn eine durchlaufende verbindliche Planung bei der DB vorliegt,

e) eine Elektrifizierung einen durchgängigen elektrischen Betrieb voraussetzt, wenn beste Wirtschaftlichkeit erreicht werden soll. Dies bedeutet, daß stark befahrene Strecken und solche, die möglichst auf weite Entfernungen einen natürlichen Wendeverkehr bieten, Hauptansatzpunkte einer Elektrifizierungsteilplanung sein müssen.


Anlage 1
zu V. Teil/Abschnitt B I
Übersichtskarte über die Elektrifizierung im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn
Stand: 1. September 1959
Strecken mit elektr. Zugbetrieb
Strecken in Umstellung auf elektr. Zugbetrieb
Strecken, die als nächste zur Elektrifizierung vorgesehen sind
4 Jahresprogramm 1833 km
10 Jahresprogramm 4037 km
Nordsee
Ostsee
NIEDERLANDE
BELGIEN
LUX.
FRANKREICH
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
TSCHECHOSLOWAKEI
Westerland
Flensburg
Schleswig
Husum
Kiel
Großenbrode
Rendsburg
Neumünster
Lübeck
Cuxhaven
Elmshorn
Poppenbüttel
Hamburg
Wedel
1200 V
Altona
Bergedorf
Büchen
Norddeich
Wilhelmshaven
Bremerhaven
Buxtehude
Emden
Hmb-Harburg
Leer
Lüneburg
Oldenburg
Bremen
Uelzen
Langwedel
Wunstorf
Hannover
Vorsfelde
Bentheim
Osnabrück
Minden
Lehrte
Braunschweig
Helmstedt
Rheine
Löhne
Hameln
Münster
Bielefeld
Kreiensen
Goslar
Bad Harzburg
Emmerich
Recklinghausen
Altenbeken
Kranenburg
Osterfeld Süd
Wanne-Eickel
Hamm
Paderborn
Oberhausen
Bochum
Walkenried
Soest
Duisburg
Dortmund
Warburg
Göttingen
Krefeld
Essen
Hagen
Brilon Wald
Kassel
Düsseldorf
Wuppertal
Köln
Herleshausen
Bebra
Siegen
Aachen
Troisdorf
Bonn
Gießen
Fulda
Probstzella
Remagen
Friedberg
Flieden
Koblenz
Niederlahnstein
Coburg
Hof i. Bay.
Frankfurt M
Hanau
Lichtenfels
Wiesbaden
Offenbach
Gemünden
Schweinfurt
Bayreuth
Marktredwitz
Bingen
Mainz
Darmstadt
Aschaffenburg
Bamberg
Würzburg
Trier
Weiden
Merzig
Lebach
St. Wendel
Ludwigshafen
Fürth
Neunkirchen
Kaiserslautern
Mannheim
Heidelberg
Nürnberg Rbf
Nürnberg Hbf
Altdorf
Schwandorf
Feucht
Oberherrn
Homburg
Landau
Großrosseln
Saarbrücken
Graben-Neudorf
Jagstfeld
Ansbach
Stiring-Wendel
Bruchsal
Heilbronn
Karlsruhe
Crailsheim
Regensburg
Bietigheim
Backnang
Burgweinting
Mühlacker
Aalen
Treuchtlingen
Plattling
Rastatt
Renningen
Schorndorf
Weil d. St.
Waiblingen
Donauwörth
Ingolstadt
Passau
Baden-Oos
Stuttgart
Plochingen
Landshut
Baden-Baden
Böblingen
Neuoffingen
Kehl
Offenburg
Horb
Tübingen
Ulm
Neu Ulm
Dachau
Augsburg
Mühldorf
Ismaning
Hausach
München
Simbach
Pasing
50 ∿
20 KV
Buchloe
Freiburg
Titisee
Herrsching
Tuttlingen
Rosenheim
Traunstein
Freilassing
Baienfurt
Grünwald
Wolfratshs.
Neuenburg
Todtnau
Neustadt
Ravensburg
Weilheim
Bad Aibling
Salzburg
Singen
750 V
Peißenberg
Ruhpolding
Müllheim
Zell (Wiesental)
Seebrugg
Meckenbeuren
Tettnang
Bichl
Feilnbach
Murnau
Kiefersfelden
Berchtesgaden
Konstanz
Friedrichsh.
Kempten
Kochel
Königssee
Oberammergau
Basel Bad Bf
Säckingen
Lindau
Garmisch-Part.
Griesen
Mittenwald
Oberstdorf

Anlage 2

(zum V. Teil Abschnitt B I)

Die *Kommission* hat von der DB für die beiden in erster Linie als dringlich anstehenden Strecken

— *Rechte Rheinstrecke und Nord-Süd-Strecke* —

besondere Wirtschaftlichkeitsrechnungen vorlegen lassen. Sie hat dann zu einer Koppelung der beiden Projekte geraten und hierfür eine geschlossene Vorlage erbeten. Diese Vorlage ist von der *Kommission* geprüft und *wird als dringliche Rationalisierungsaufgabe im Rahmen des 4-Jahres-Abschnittes des Investitionsplans empfohlen.*

Rechte Rheinstrecke

Wiesbaden—Oberlahnstein—Gremberg—Köln—Osterfeld-Süd = 314 km

Diese Strecke ist die Hauptabfuhrstrecke für den Güterverkehr aus dem Ruhrgebiet und dem Kölner Raum nach dem Süden und gehört zu den am stärksten belasteten Fernstrecken der DB. Der Energieverbrauch für die Zugförderung wird sich auf rd. 1 Million kWh je km und Jahr stellen. Die beiden zweigleisigen Rheinstrecken müssen als eine betriebliche Einheit im Sinne einer viergleisigen Strecke betrachtet werden. Die Einzelplanungen für den größten Teil der Strecke liegen bereits vor.

Zusammenstellung der jährlichen Betriebskosten in Millionen DM

Rechte Rheinstrecke Wiesbaden—Gremberg

	Dampflok	Ellok
Erneuerung der Triebfahrzeuge	1,98	2,53
Lokpersonal	8,67	3,82
Energie	21,06	13,05
Lokspeisewasser	0,39	—
Schmierstoffe	0,22	0,02
Unterhaltung der Triebfahrzeuge	8,30	3,38
Lokpflege und Behandlung	0,85	0,27
	41,47	23,07

Die Ersparnisse bei den Betriebskosten werden mit 18,40 DM = 44,5 v. H. veranschlagt.

Nord-Süd-Strecke:

Hamburg/Bremen—Hannover—Bebra—Hanau/Gemünden = 826 km

Neben den Rheinstrecken ist die Nord-Süd-Strecke die wichtigste Verbindung zwischen Norden und Süden mit einer sehr großen zugzahlenmäßigen und gewichtsmäßigen Belastung besonders auf dem Abschnitt Hannover—Flieden. Gegenüber der Rheinstrecke enthält sie einen größeren Anteil an Reisezugleistungen, insbesondere im Fernverkehr, so daß sich ein ganz anderes Mischverhältnis zwischen schnellfahrenden Reisezügen und schweren Güterzügen ergibt. In dem Abschnitt südlich Göttingen befinden sich lange Steigungen in beiden Richtungen bis zu 12,5 v. T.

Diese Eigenarten in Verbindung mit der hohen Streckenbelastung und der begrenzten Antriebsleistung der Dampflok umschließen die betriebliche Problematik, die auf der Nord-Süd-Strecke das Verlangen nach der wesentlich leistungsfähigeren elektrischen Zugförderung in den Vordergrund treten läßt. Auf dem Streckenabschnitt Hannover — Hamburg kann z. B. die betriebliche Leistungsfähigkeit der Strecke von heute 96 Züge in jeder Richtung durch Elektrifizierung und neue Signaltechnik um 30 Züge täglich in jeder Richtung gesteigert werden.

In dieser Verbindung ist es durch zusätzliche technische Maßnahmen und Ausnutzung der vorhandenen Reserven möglich, ein Mehr an Transportleistung von 13,5 Millionen Netto-t jährlich zu erreichen.

Zusammenstellung der jährlichen Betriebskosten in Millionen DM

Nord-Süd-Strecke

Hamburg—Hannover—Gemünden/Hanau

	Dampflok	Ellok
Erneuerung der Triebfahrzeuge	6,84	8,47
Lokpersonal	24,80	11,50
Energie	51,20	34,90
Lokspeisewasser	0,99	—
Schmierstoffe	0,89	0,05
Unterhaltung der Triebfahrzeuge	23,65	8,93
Lokpflege und Behandlung	2,43	0,79
	110,80	64,64

Die Ersparnisse an Betriebskosten werden mit 46,16 Millionen DM = 41,8 v. H. veranschlagt.

Auf Veranlassung der Kommission wurden die Planungen für die beiden Strecken als Dringlichkeitsprogramm mit einem Gesamtkostenbetrag von 1095 Millionen DM zusammengefaßt. In diesem Betrag sind die Kosten für die Erstellung der ortsfesten Anlagen, die Beschaffung der elektrischen Triebfahrzeuge sowie die Kosten für die Umgestaltung der baulichen Anlagen (größeres Lichtraum-

profil) enthalten. Die Kosten der Elektrifizierung teilen sich in etwa wie folgt auf:

Triebfahrzeuge	45 v. H.
Ortsfeste Anlagen	
Stromversorgung	9 v. H.
Bahnstromleitungen	5 v. H.
Unterwerke	5 v. H.
Fahrleitungsanlagen	22 v. H.
Änderungsarbeiten	
Licht- und Kraftanlagen	2 v. H.
Sicherungs- und Fernmeldeanlagen	5 v. H.
Profilfreimachung und bauliche Anlagen	5 v. H.
Werkstätten	1 v. H.
Allgemeine Kosten	1 v. H.
	100 v. H.

Zur *Frage der Wirtschaftlichkeit* der Elektrifizierung sei allgemein noch folgendes bemerkt:

Die Mittel, die für die Umstellung *eines Kilometers Bahnstrecke* auf elektrischen Betrieb einschließlich der Beschaffung der elektrischen Triebfahrzeuge benötigt werden, sind auf *0,9 bis 1,0 Millionen DM* zu veranschlagen. Werden beispielsweise jährlich 500 km auf elektrischen Betrieb umgestellt, so erfordert dies ein Kapital von 450 bis 500 Millionen DM im Jahr. Demgegenüber beträgt im Vergleich zum Dampfbetrieb die jährliche Ersparnis an Betriebskosten einschließlich Kapitalkosten für jeweils 500 km etwa 40 Millionen DM; das ist fast $^{1}/_{10}$ des aufzuwendenden Kapitals. Unterstellt man, daß das für die Elektrifizierung erforderliche Kapital aus Krediten finanziert wird, deren Tilgungsdauer beispielsweise 20 Jahre beträgt, so würden bei einem Zins von 5 v. H. jährlich etwa 8 v. H. der aufzuwendenden Bausumme als Kapitaldienst anfallen. Es ergäbe sich bereits in den ersten Jahren eine Entlastung der Wirtschaftsrechnung der DB in Höhe von rd. 2 v. H. der Umstellungskosten.

II. Verdieselung

1. Die DB hat der Entwicklung von Dieseltriebfahrzeugen rechtzeitig ihre Aufmerksamkeit gewidmet und gegenüber dem Betrieb mit Dampflok insbesondere folgende wirtschaftliche und betriebliche Vorteile sehr bald herausgestellt:

Möglichkeit der Ein-Mann-Bedienung, sofortige Betriebsbereitschaft, verringerte Auf- und Abrüstzeit *), Kraftstoffverbrauch nur bei Leistungsentnahme, keine Rauchbelästigung, geringere tote Last sowie bessere Laufeigenschaften und damit Schonung des Oberbaus.

2. Die DB hat des weiteren die Verdieselung in anderen Ländern, insbesondere den USA, beobachtet. Die USA haben den Zugförderungsdienst innerhalb von 10 Jahren fast vollständig von Dampf- auf Dieselbetrieb umgestellt. Diese Verhältnisse können aus verschiedenen Gründen nicht auf Europa übertragen werden. Wegen der Ausnutzung der heimischen Energiequellen werden in Europa die nationalen Energieträger Elektrizität und Kohle immer eine besondere Bedeutung behalten.

Auch in Europa selbst wird es regelmäßig Unterschiedlichkeiten geben. So ist bei Vergleichen innerhalb Europas zu berücksichtigen, daß die DB zur Zeit einen Dieselkraftstoff (DK) bezieht, der mit einer Mineralölsteuer belastet ist; viele andere Bahnen erhalten Zoll- oder Steuervergünstigungen oder sind sogar völlig abgabenfrei. Selbst bei einem Wegfall der Mineralölsteuer wird die Bundesrepublik vor der Tatsache stehen, daß Kohle im Lande erzeugt, Dieselkraftstoff jedoch importiert werden muß.

3. Diese vergleichenden Betrachtungen machen die wirtschaftspolitische Ausgangslage klar. Sie liefern darüber hinaus Ausgangspunkte für wertvolle betriebswirtschaftliche Erkenntnisse:

Die Wirtschaftlichkeit der Verwendung von Diesellok wird sehr stark durch das Preisverhältnis zwischen Dieselkraftstoff und Kohle sowie durch die Zahl der jeweils mit 1 t Dieselkraftstoff zu ersparenden Tonnen Kohle beeinflußt.

Auf der Energieseite kann nämlich nur dann ein Rationalisierungsgewinn erwartet werden, wenn im Dieselbetrieb durch 1 t Dieselkraftstoff mehr als 5 bis 6 t Kohle ersetzt werden. Dies ist im Rangierdienst der Fall, wo das Verbrauchsverhältnis etwa 10 : 1 erreicht; das heißt 10 t Kohle werden durch 1 t Dieselkraftstoff ersetzt.

Die Kosten für Pflege und Unterhaltung der Dieseltriebfahrzeuge liegen ähnlich günstig wie bei elektrischen Triebfahrzeugen. Man kann die Einsparung für Pflege und Behandlung gegenüber dem Dampfbetrieb zu 40 bis 50 v. H. veranschlagen.

Die größten prozentualen Ersparnisse gegenüber dem Dampflokbetrieb sind beim Schienenbus zu erwarten. Es folgt die Dieselrangierlok mit etwa 30 v. H. Ersparnissen, während bei den großen Diesellok im schweren Streckendienst mit kleinstem Ersparniswert zu rechnen ist.

4. Die DB hat als Grundlage für ihre Überlegungen hinsichtlich der Verdieselung eine exakte Untersuchung über den Dieselbetrieb vorgenommen.

So wurde 1952 eine eingehende Studie über die Umstellung auf Dieselbetrieb in Schleswig-Holstein angefertigt. In ihr wurden erstmalig für ein bestimmtes Netz die Auswirkungen untersucht, die mit einer Umstellung des Dampfbetriebs auf Dieselbetrieb verbunden sind. Diese Studie, die sich auf ein Netz mit Haupt- und Nebenbahnen, jedoch ohne ausgesprochen schwere Fernstreckenleistungen, erstreckte, vermittelte im wesentlichen folgende Erkenntnisse:

a) Schon damals ließ sich mit der Umstellung auf Dieseltriebfahrzeuge eine wesentliche Verbilligung der Zugförderung (= 18 v. H.) erreichen.

   In der Zwischenzeit hat sich der Prozentsatz infolge Steigerung des Kohlenpreises zugunsten der Dieseltriebfahrzeuge auf 30 v. H. erhöht.

b) Die prozentualen Ersparnisse im Dieselbetrieb sind um so größer, je weniger energie-intensiv die Betriebsleistungen sind, bei denen die Dieseltriebfahrzeuge angesetzt werden. Es handelt sich dabei im wesentlichen um die Betriebsleistungen, bei denen die Betriebsbedingungen für die Dampflok mit langen Stillstandzeiten und schlechten Teillastbeanspruchungen besonders ungünstig sind.

Die erwähnte Studie klingt mit nachstehenden Feststellungen aus:

Auf Dieselzugförderung sind zweckmäßig in folgender Reihenfolge umzustellen:

(1) alle Reisezüge, die durch ein oder zwei Schienenomnibuseinheiten ersetzt werden können,

(2) alle Rangier- und Übergabeleistungen,

(3) Reisezüge und Güterzüge auf Nebenbahnen, die mit Lok V 100 gefahren werden können,

(4) Reisezüge auf Hauptbahnen, die mit Triebwagenzügen bedient werden können,

(5) Reise- und Güterzüge, die mit schweren Diesellok gefahren werden können.

Die Vorteile der Diesellok nehmen ab, je mehr sie in Betriebsleistungen mit guten Einsatzmöglichkeiten für die Dampflok vorstößt, wie es bei schweren Hauptbahnleistungen der Fall ist. Dort stellt sich schließlich nur noch ein Verbrauchsverhältnis von 6 : 1 ein, und der Gewinn auf der Energieseite schrumpft stark zusammen.

---

*) Anläßlich der Vollverdieselung eines größeren Hafenbahnhofes wurde festgestellt, daß die bisher eingesetzten Dampflok nur in rd. 50 v. H. der Dienstzeit positive Arbeit leisten. Der Rest wurde gebraucht für zeitraubende Betriebswerkbehandlung der Lok (Kesselwaschen usw.), zu häufigem Versorgen mit Kohle und Wasser, zur Feuerbehandlung (Ausschlacken) und schließlich für die gesetzlich vorgeschriebene Fristuntersuchung von Dampfkesseln.

5. Von der DB wurden im Hinblick auf die verschiedenen Einsatzmöglichkeiten für die Dieseltraktion verschiedene Dieselloktypen entwickelt:

a) Kleinlokomotiven,

b) Schienenomnibusse,

c) Rangierlok,

d) Streckenlok für schweren Dienst, z. B. V 200,

e) Dieseltriebwagen.

Zu a)

Die *Kleinlok* mit einer Geschwindigkeit von 50 km/h und der größtzulässigen Zughakenleistung von 150 PS wurde schon in den 30er Jahren entwickelt. Geringe Beschaffungskosten, da einfacher Aufbau und Verwendung von Lkw-Motoren, die in Großserien hergestellt wurden. Einfach in der Bedienung, damit der Rangierleiter sie selbst bedienen kann und kein handwerklich vorgebildeter Führer erforderlich ist. Automatisch arbeitende Hydraulikgetriebe; einfache Kraftübertragung durch Ketten.

Neben dem reinen Rangierdienst wird die Kleinlok in zunehmendem Maße im leichten Streckendienst auf Nebenbahnen eingesetzt. Die DB wird bis Sommer 1961 über rd. 1200 Kleinlok verfügen.

Zu b)

Am günstigsten ist der Energieaufwand im Dieselbetrieb der *Schienenomnibusse*. Diese Fahrzeuge stellen für den Reiseverkehr auf Nebenbahnen ein besonders preisgünstiges Triebfahrzeug dar. Der Kapitaldienst ist etwa 60 v. H. geringer als beim Dampfzug gleicher Leistung. Beim Schienenbus kann ein Verbrauchsverhältnis von 30 : 1 und mehr erzielt werden. Dies bedeutet eine Ersparnis von 80 v. H. der Energiekosten. Die rd. 800 Schienenbusse erbringen gegenüber den bisher eingesetzten Dampfzügen je km eine Betriebskostenersparnis von 1,20 DM = rd. 100 Millionen DM/Jahr.

Zu c)

Die *Dieselrangierlok* V 60 erbringt, verglichen mit der für den gleichen Dienst eingesetzten Dampflok, pro Jahr eine Kraftstoffersparnis von rd. 30 000 DM und ferner noch eine Personalkostenersparnis durch Ein-Mann-Besetzung — wenn sie tatsächlich durchgeführt wird — von ebenfalls 30 000 DM. Bei den gegenwärtig eingesetzten 300 Lok vom Typ V 60 bedeutet dies eine jährliche Ersparnis von rd. 20 Millionen DM.

Zu d)

Die *Diesellok V 200* wurde vor allem für die vordringliche Modernisierung des Fernreisezugverkehrs beschafft. Ihre Betriebskosten betragen 80 bis 85 v. H. einer Dampflok gleicher Leistung.

Zu e)

Die *Dieseltriebwagen* wurden in den Nachkriegsjahren für den Schnellzugverkehr in Dienst gestellt. Für den leichten Personen- und Eilzugdienst auf Hauptbahnen ist zur Zeit ein Triebwagen mittlerer Leistung im Bau, der durch Verwendung von Unterflurmotoren eine gute Raumausnutzung und durch leichte Bauweise eine gute Wirtschaftlichkeit gewährleisten soll. Die für die Trans-Europ-Expreß-Züge gebauten Triebwagen stellten eine Sonderlösung für einen begrenzten Verkehrszweck dar, dessen Ausweitung vorerst nicht beabsichtigt ist.

Die DB beabsichtigt, die Beschaffung von Dieselfahrzeugen und Triebfahrzeugen zu forcieren. Im Investitionsplan der DB ist folgendes vorgesehen:

	10-Jahres-Plan	davon 4-Jahres-Abschnitt
V 60	581	581
V 100	1000	1000
V 160	711	500
V 200	55	55
VT 98 mit VB und VS	100	100
Köf III	100	100

Aus den Zahlen ist ersichtlich, daß im Interesse der Rationalisierung und damit im Interesse einer größeren Attraktivität die Dieseltriebfahrzeuge ganz überwiegend in den 4-Jahres-Abschnitt hineingezogen wurden.

6. Der Rhythmus des Fortschreitens der Verdieselung wird von den verschiedensten Faktoren bestimmt. Der DB sollte im Rahmen ihrer normalen Entwicklung (z. B. Auslaufen von Dampflok) Raum genug bleiben, die Verdieselung planmäßig fortschreiten zu lassen. Zu einem Wettbewerb zwischen Elektro- und Dieseltraktion wird es wegen der Verschiedenartigkeit der Voraussetzungen nicht kommen. Auch dann, wenn die Mineralölsteuer für die DB geändert oder wegfallen würde, ergäben sich keine wesentlichen Verschiebungen. Lediglich in „Grenzgebieten" könnten andere Überlegungen Platz greifen; z. B. könnte sich für die — verhältnismäßig gering belastete — Schwarzwaldstrecke eine Verdieselung empfehlen, da die Elektrifizierung dieser kurven- und steigungsreichen Strecke wegen der Ausweitung der vielen Tunnel für das elektrische Profil sehr kostspielig sein wird. Da es nicht möglich sein wird, die vorhandenen Dampflok in kurzer Zeit zu ersetzen, werden auch nach Durchführung des 10-Jahres-Investitionsplans noch rd. 3200 Dampflok in Betrieb bleiben. Ihr Einsatz ist im schweren Streckendienst noch am ehesten vertretbar. Dies ist bei der Weiterentwicklung der Verdieselung berücksichtigt.

Zusammenfassend empfiehlt die Kommission folgendes:

Der Übergang vom Dampfbetrieb zum Dieselbetrieb ist besonders im Rangier- und Nebenbahndienst mit allen Kräften zu fördern. Das gleiche gilt für die Stellen, wo im elektrifizierten Netz ein Dampf-Restbetrieb übrigbleibt, der besonders unwirtschaftlich ist.

III. Rollendes Material

Von 1945 bis 1950 war im wesentlichen nur die Ausbesserung beschädigter Wagen möglich; dann konnte die seit Kriegsende unterbrochene Konstruktions- und Entwicklungstätigkeit wieder aufgenommen werden. (Fahrzeugbestände vgl. Anlage dieses Unterabschnitts.)

A. Reisezugwagen

1. Der Reisezugwagenpark zeigt eine ungesunde Altersschichtung. Während der Schnell- und Eilzugwagenpark von überalterten Wagen ziemlich gesäubert ist, ist der Anteil von 52,5 v. H. bei den Personenzugwagen zu groß. Das Durchschnittsalter dieser Wagen liegt schon erheblich über 40 Jahre. Es ist ferner zu berücksichtigen, daß die Aufbauwagen nicht mit Neubauwagen gleichgesetzt werden dürfen. Man rechnet beim Aufbauwagen nicht mit der 40jährigen Lebensdauer eines Neubauwagens, sondern nur noch mit 20 Jahren.

2. Um einen möglichst zweckmäßigen Einsatz des Reisezugwagenparks vorzubereiten, hat die DB folgende Aufteilung ins Auge gefaßt: Es sollen

a) ganzjährig verkehrende F- und D-Züge möglichst nur noch aus den neuen 26 m langen Schnellzugwagen,

b) Saison- F- und D-Züge aus den älteren Stahlbauschnellzugwagen,

c) Bezirks- und Eilzüge aus stählernen Eilzugwagen der 26- und 22-m-Bauart,

d) Nahverkehrs- und Personenzüge auf Hauptstrecken aus neuen oder neu aufgebauten Nahverkehrswagen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 120 km/h,

e) Nahverkehrs- und Personenzüge auf Nebenstrecken aus den dann noch verbliebenen 2- und 3-achsigen Personenzugwagen

gebildet werden. Die Ziele zu a) bis c) sind bereits verwirklicht.

3. Voraussetzung für eine bessere Bedienung des Reisezugverkehrs ist, daß die Abgänge an alten Holzbauwagen durch entsprechende Zugänge an Neubau- oder Aufbauwagen ergänzt werden können. Dies erscheint auch mit Rücksicht auf die von der *Kommission* empfohlene Neugestaltung der Tarife des bisherigen Berufs- und Schülerverkehrs geboten. Im übrigen wird auf den *Investitionsplan* (VI. Teil) verwiesen.

B. Güterwagen

1. Der Güterwagenbestand ist aus Anlage 1 dieses Berichtsteils ersichtlich.

Von diesem Bestand sind 35 000 Güterwagen als überaltert zu bezeichnen.

2. In den vergangenen Jahren reichten die finanziellen Mittel zur Wagenbeschaffung nicht voll aus. Es konnten 1951 bis 1957 nur 80 000 Güterwagen für 1330 Millionen DM beschafft werden. Daher wurde zusätzlich ein Umbau von Wagen betrieben. In eigenen Werkstätten wurden — als Aushilfsarbeit — 30 500 Güterwagen mit dem Ziele der Modernisierung umgebaut.

3. Trotz der höheren Beschaffungs- und Erhaltungskosten neuzeitlicher Güterwagen muß die Modernisierung des Güterwagenparks durch Einsatz von Spezialwagen und Behälterwagen weiter vorangetrieben werden, um die DB konkurrenzfähig zu halten.

4. Die Ansprüche der Kunden bedingen eine laufende Verbesserung und Veränderung des Wagenparks, ohne daß ein völliges Ausfahren der einzelnen Wagen auf volle Lebensdauer möglich ist. Eine durchschnittliche Lebensdauer des Güterwagens von nur 20 bis 25 Jahren (früher 40 bis 50 Jahren) erscheint heute mit Rücksicht auf eine laufende Modernisierung notwendig. Die Modernisierung wird durch Verwendung von Stählen höherer Festigkeit im Güterwagenbau erleichtert, sie gibt die Möglichkeit von Gewichtsersparnissen und größerer Korrosionsbeständigkeit. Die Betriebskosten fallen mit der Erhöhung der Achslast der Güterwagen, weil sich die Zahl der Wagen für die gleiche Transportmenge vermindert; jede Verringerung des Eigengewichts kommt der Nutzlast zugute. Die Wagenparkerneuerung bringt u. a. eine Verminderung der Heißläufe und eine Erhöhung der Geschwindigkeit und der Ladekapazität; damit verringert sich der Unterhaltungsaufwand. Die Erneuerung des Güterwagenparks, insbesondere der offenen Wagen, wird in den nächsten Jahren maßgebend beeinflußt durch die Menge der in den nächsten Jahren zu transportierenden Brennstoffmengen.

5. Für die Beförderung fester Brennstoffe wurde schon frühzeitig ein Großraumwagen mit der Bezeichnung OOt geschaffen. Die verschärfte Konkurrenz und der Zwang zur Rationalisierung fordern die Entwicklung weiterer Spezialwagen. Hierzu gehört der Muldekippwagen Ommi 51. Eine besondere Entwicklung bedeutet der Trichterwagen Otmm.

Dem Haus-Haus-Verkehr dienen die sog. Behältertragwagen.

Der Anteil der Spezialwagen am Wagenpark der DB betrug

Ende 1957 = 7,4 v. H.,

Ende 1958 = 8,3 v. H.,

Ende 1959 = 9,0 v. H.

6. Die jüngsten Erfahrungen beim Bau von Spezialwagen für alle möglichen Zwecke, die ebenso zur Erhaltung des Verkehrs auf der Schiene wie zur Verbilligung der Transportkosten für die Verlader geführt haben, dürften auch genügend Anregung für den Bau von Spezialfahrzeugen zum Transport von Mineralölprodukten bieten. Besondere Bedeutung kommt dabei einer angemessenen Vergrößerung der Kesselwagen zu. Durch Übergang zu 4-achsigen Wagen dürfte es bei den gegenwärtigen Verhältnissen durchaus möglich sein, Kesselwagen

mit über 60 cbm Inhalt zu bauen. Die hohe Zugkraft der Ellok gestattet auch, eine hohe Anzahl solch schwerer Kesselwagen in einem Zuge zusammenzufassen.

7. Die unterschiedliche Beanspruchung der Wagen in den einzelnen Verkehren und Jahreszeiten bedingt das Vorhalten einer gewissen Wagenreserve. Dieses Problem wird durch die Möglichkeit eines internationalen Wagenaustausches, insbesondere den EUROP-Güterwagen-Pool, gemildert.

8. Die künftigen Beschaffungen für den Güterwagenpark sind aus dem *Investitionsplan* (VI. Teil) zu ersehen. Die *Kommission* hat bei der Behandlung des Investitionsplans darauf hingewiesen, daß mit Rücksicht auf die dringende Notwendigkeit, Mehrverkehr für die DB zu gewinnen, der *Beschaffung* von *Spezialwagen* und *Behälterwagen* der *Vorzug vor der Verbesserung des Reisezugwagen-Parks* zu geben ist.

9. *Ferner empfiehlt die Kommission* folgendes:

a) Weitere Vereinfachungen und Vereinheitlichungen im Bau von Reisezug- und Güterwagen (Bau einheitlicher Tragwagen nicht nur für Behälter, sondern auch als Ausgangselement für alle Arten von Güterwagen),

b) Bau einheitlicher Arten von Behältern für die verschiedenen Güter (3 bis 4 Typen) sowie Bau und Gestellung von speziellen Behältern als Eigentum der Firmen mit Beförderungsmöglichkeit auf Einheitstragwagen,

c) Bau einheitlicher Einrichtungen zur schnelleren Be- und Entladung für alle Arten von Gütern zur Beschleunigung der Wagenumlaufzeit,

d) Schaffung von Durchgangsmöglichkeit für alle Reisezugwagen einschließlich der in Reisezüge einzustellenden Gepäckwagen zur größeren Freizügigkeit in der Verwendung von Wagen wie zur besseren Ausnutzung des fahrenden Personals,

e) Einführung der automatischen Kupplung mit Fernsteuerkupplung im Rahmen einer möglichst umfassenden europäischen Gemeinschaftslösung. Wenn dieses Ziel auch noch geraume Zeit und bedeutende Mittel erfordern wird, sollte eine Verwirklichung doch beschleunigt vorangetrieben werden.

Bei richtiger Lösung dieser Aufgaben liegen in der Erneuerung des Güterwagen-Parks zweifellos nicht unbedeutende Rationalisierungsreserven.

Anlage
(zum V. Teil Abschnitt B III)

Fahrzeugbestände

Personen-, Gepäck- und Güterwagen (einschließlich Bundesbahndirektion Saarbrücken)

	1958 November	1957 November
Personenwagen		
Gesamtbestand zugleich Einsatzbestand	22 714	22 964
darunter fremde	235	252
betriebsfähig	21 206	22 964
Reisezug-Gepäckwagen		
Gesamtbestand zugleich Einsatzbestand	2 455	2 800
darunter fremde	31	36
betriebsfähig	2 272	2 601
Güterzug-Gepäckwagen		
Gesamtbestand zugleich Einsatzbestand	5 450	6 110
darunter fremde	19	37
betriebsfähig	5 211	5 539
Wagenachs-km auf 1 betriebsfähigen Personenwagen in 1000	19,44	18,47
Güterwagen		
Bestand im DB-Bereich (deutsche und ausländische Wagen)	304 899	306 624
darunter Privatwagen . . .	43 559	39 098
Bestand ohne Privatwagen .	261 340	267 526
darunter betriebsfähig . . .	251 411	259 407
davon gedeckte Wagen . .	89 371	80 324
davon O-Wagen	112 685	117 356
davon sonstige Wagen . .	49 355	61 727

IV. Werkstättendienst

Die Lage des Werkstättendienstes

1. Der Werkstättendienst hat den gesamten Fahrzeugpark der DB planmäßig zu erhalten.

Man versteht hierunter die Gesamtheit aller Reparaturarbeiten

zur Wahrung der Betriebssicherheit bei allen Fahrzeugen,

zur Erhaltung eines optimalen Wirkungsgrades bei den Triebfahrzeugen,

zur Steigerung der Verkehrswerbung bei den Reisezugwagen,

zur Sicherung der Ladetüchtigkeit bei den Güterwagen.

Darüber hinaus sind dem Werkstättendienst noch folgende Aufgaben übertragen:

die planmäßige Erhaltung der Werkzeugmaschinen aller maschinentechnischen Dienststellen,

die Aufarbeitung und Umarbeitung von Oberbaustoffen aller Art,

die Aufarbeitung von Werkzeugen und Geräten aller Art,

die Ausbildung von Fachhandwerkern und

die Stellung von Personalaushilfen in Zeiten des Spitzenverkehrs und bei Notständen.

Um die vorerwähnten Aufgaben — in Sonderheit die Erhaltung des Fahrzeugparks — in möglichst wirtschaftlicher Weise erfüllen zu können, bedient sich der Werkstättendienst folgender Stellen:

der Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstättendienst mit dem Sitz in Frankfurt (Main),

der Geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen mit dem Sitz in Essen, Frankfurt (Main), Hamburg, München und Stuttgart,

der Bundesbahn-Ausbesserungswerke, deren Zahl und örtliche Lage aus Anlage 1 zu diesem Unterabschnitt ersichtlich sind.

2. *Die Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstättendienst (ZBW)*

Die ZBW hat ausschließlich Aufgaben *zentraler* Art für den gesamten Werkstättendienst wahrzunehmen, und zwar alle Aufgaben

der Planung,
der Überwachung und
der Entwicklung.

P l a n u n g

Hierunter fällt

die Ermittlung des jährlichen Reparaturaufkommens nach Art und Umfang innerhalb des gesamten Bundesgebietes,

die Aufstellung der Jahres- und Sonderreparaturprogramme für die Ausbesserungswerke,

die Ermittlung des Bedarfs an Aufsichtspersonal und Werkstättenarbeitern,

die Ermittlung des Bedarfs an Werkanlagen, Werkausrüstungen, Material, Energien, Wirtschaftsmitteln und anderes mehr.

Ü b e r w a c h u n g

Hierunter fällt die Überwachung der Ausbesserungswerke

in technischer Hinsicht an Hand von Kennzahlen, Richtwerten und dergleichen und

in wirtschaftlicher Hinsicht an Hand von Erfolgsrechnungen.

E n t w i c k l u n g

Hierunter fallen die Fortentwicklung der Erhaltungswirtschaft und die Fortentwicklung der Erhaltungstechnik.

3. *Geschäftsführende Direktionen für das Werkstättenwesen (GDW)*

Die GDW haben ausschließlich Aufgaben *regionaler* Art in den ihnen unterstellten Ausbesserungswerken wahrzunehmen, und zwar

die Vorhaltung von Personal, Werkanlagen, Werkausrüstungen, Material, Wirtschaftsmitteln und anderem mehr,

die Überwachung der Werkbetriebsführung.

4. *Bundesbahn-Ausbesserungswerke (AW)*

Die AW haben die ihnen von der Hauptverwaltung der DB aufgegebenen Reparaturprogramme planmäßig abzuwickeln. Sie sind dafür verantwortlich, daß die Ausbesserungsarbeiten

in der vorgeschriebenen Güte,
in möglichst kurzer Zeit und
mit möglichst geringem Aufwand

durchgeführt werden.

5. *Entwicklung des Werkstättendienstes seit dem Jahre 1945*

Beim Zusammenbruch war der Fahrzeugpark der DB einerseits mehr oder minder zerstört, andererseits völlig heruntergewirtschaftet. Nur durch eine enge Zusammenarbeit mit der westdeutschen Lokomotiv- und Waggonindustrie gelang es — ohne Aufblähung der eigenen Kapazität — in den nächsten Jahren, den Fahrzeugpark wieder in einen einigermaßen friedensmäßigen Zustand zu überführen.

Von 1952 an bahnte sich sodann ein allmählicher Rückgang des Arbeitsaufkommens für die Ausbesserungswerke an, der sich in den nachfolgenden Jahren in verstärktem Maße fortsetzte.

Die Gründe für diese Entwicklung waren im wesentlichen folgende:

Fortgang des Strukturwandels im Zugförderungsdienst, d. h. der verstärkte Einsatz von Ellok und Diesellok.

Der Reparaturaufwand — bezogen auf die Einheit der Laufleistung — liegt bei den Ellok und Diesellok niedriger als bei den Dampflok.

Zunehmende Verjüngung des Wagenparks durch den Zugang von Neu- und Umbaufahrzeugen.

Diese Fahrzeuge sind verschleißfester gebaut und bedingen dadurch einen geringeren Reparaturaufwand als die Altfahrzeuge.

Neufassung der Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung (BO).

Die Fahrzeuge für den innerdeutschen Verkehr brauchen auf Grund der Neufassung der BO nicht mehr nach Ablauf von starren Zeitfristen untersucht zu werden. Sie werden nunmehr nach Zurücklegung von bestimmten Laufleistungen untersucht, wodurch ein restloses „Ausfahren" der Fahrzeuge sichergestellt wird. Von dieser Möglichkeit wird bei fast allen Triebfahrzeugen Gebrauch gemacht, weil dort die Laufleistung überwacht wird.

Der Reparaturaufwand für die Einheit der Laufleistung geht damit entsprechend zurück.

Neufassung des Übereinkommens über die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im internationalen Verkehr (RIV).

Die Frist für die Untersuchung von neuzeitlichen Güterwagen im grenzüberschreitenden Verkehr wurde in letzter Zeit von 3 Jahren auf 4 Jahre ausgedehnt und damit eine Verringerung des Reparaturaufwandes je Zeiteinheit erreicht.

Durch das ziemlich gleichzeitige Auftreten und das Zusammenwirken der vorerwähnten vier Umstände hat sich das Arbeitsaufkommen für die Ausbesserungswerke von Jahr zu Jahr vermindert.

6. Der Werkstättendienst war demzufolge genötigt, seine anlagemäßige und personelle Kapazität entsprechend abzubauen, um sich der rückläufigen Entwicklung des Reparaturanfalls rasch und umfassend anzupassen.

Die Schrumpfung wurde bisher in zwei Abschnitten durchgeführt, und zwar in Form von zwei Schließungsprogrammen.

Schließungsprogramm I

Zeitdauer: 1. Januar 1953 bis 31. Dezember 1958

Verminderung der anlagemäßigen Kapazität:

Zahl der AW

am 1. Januar 1953	53
am 31. Dezember 1958	43

Verminderung

um AW	10
um v.H.	19

Verminderung der personellen Kapazität:

Zahl der Werkstättenarbeiter

am 1. Januar 1953	rd. 55 900
am 31. Dezember 1958	rd. 45 800

Verminderung

um Köpfe	10 100
um v. H.	18

Zahl der Kräfte im Aufsichts- und Verwaltungsdienst

am 1. Januar 1953	8 634
am 31. Dezember 1958	7 047

Verminderung

um Köpfe	1 587
um v. H.	18

Trotz der weitgehenden Rationalisierungsmaßnahmen im Rahmen des Schließungsprogramms I bestanden zu Ende 1957 noch immer Verlustquellen, die erhebliche Mehraufwendungen für die Erhaltung des Fahrzeugparks zur Folge hatten und deren weitgehende Beseitigung im Zuge des Schließungsprogramms II angestrebt wird. Einzelheiten hierzu sind aus der Anlage 2 zu diesem Unterabschnitt ersichtlich.

Schließungsprogramm II

Zeitdauer: 1. Januar 1959 bis 31. Dezember 1960

Verminderung der anlagemäßigen Kapazität:

Zahl der AW

am 1. Januar 1953	53
am 31. Dezember 1960	35

Verminderung

um AW	18
um v. H.	34

Verminderung der personellen Kapazität:

Zahl der Werkstättenarbeiter

am 1. Januar 1953	55 900
am 31. Dezember 1960	40 000

Verminderung

um Köpfe	15 900
um v. H.	29

Zahl der Kräfte im Aufsichts- und Verwaltungsdienst

am 1. Januar 1953	8 634
am 31. Dezember 1960	6 450

Verminderung

um Köpfe	2 184
um v. H.	25

Nach dem bisherigen Ablauf des Schließungsprozesses kann damit gerechnet werden, daß die für Ende 1960 gesteckten Ziele zeitgerecht erreicht werden.

7. Die DB erwägt eine *Fortsetzung der Anpassung des Werkstättendienstes an die sich weiter verändernden Betriebsbedingungen.* Die Überlegungen

sind noch nicht abgeschlossen; die vorläufige Planung strebt in Anpassung an den Investitionsplan etwa folgendes an:

Verminderung der anlagemäßigen Kapazität:

Zahl der AW

am 1. Januar 1961	35
vom Jahre X an	23

Verminderung

um AW	12
um v. H.	35

Verminderung der personellen Kapazität:

Zahl der Werkstättenarbeiter

am 1. Januar 1961	40 000
vom Jahre X an	30 000

Verminderung

um Köpfe	10 000
um v. H.	25

Zahl der Kräfte im Aufsichts- und Verwaltungsdienst

am 1. Januar 1961	6 450
vom Jahre X an	4 800

Verminderung

um Köpfe	1 650
um v. H.	26

8. Die *Kommission* hat die ihr vorgelegten Planungen und die darauf aufgebauten Ergebnisse nicht im einzelnen nachprüfen können. Sie ist der Überzeugung, daß gerade im Werkstättendienst mit Eifer und Konsequenz an einer Beseitigung der Verlustquellen und an der Erzielung eines guten Ergebnisses gearbeitet wird. Sie ist aber nicht überzeugt, ob Tempo und Ausmaß der vorgesehenen Kapazitätseinschränkungen das Optimum an Anpassung an den nach Durchführung des Investitionsplans verbleibenden Bedarf darstellen. Insbesondere hat die *Kommission* keine Vorschläge für die Zusammenfassung der AW mit den Ausbesserungsteilen der Betriebswerke und damit für eine rationellste Gestaltung des gesamten Ausbesserungswesens erhalten. *Eine solche Gesamtbetrachtung hält die Kommission für notwendig.*

Die bei der Anpassung der Werkstättenkapazität entstehenden personalpolitischen Fragen schließen eng an die bei den bisherigen Schließungen von Werkstätten gemachten Erfahrungen an. Aus diesen Erfahrungen seien nachstehend einige genannt, die bei den weiteren Schließungen mit verstärkter Härte und Konsequenz auftreten werden.

a) Bei dem I. Schließungsprogramm wurden die freigesetzten Arbeitskräfte in Nachbarwerke umgesetzt oder an andere Dienstzweige abgegeben. Diese Möglichkeit wird in Zukunft kaum mehr bestehen.

b) Besonders hinderlich war damals schon — und wird auch später sein — der relativ hohe Bestand an Facharbeitern *). Das gegenwärtige Verhältnis (2/3 Handwerker zu 1/3 Nichthandwerker) sollte auf 1/3 zu 2/3 umgewandelt werden. Die Schwierigkeiten, alte, erfahrene Handwerkerkräfte umzusetzen, sind groß. Dagegen dürfte ihre Unterbringung in der Wirtschaft durchaus möglich sein.

c) Die Durchführung der organisatorischen Rationalisierungsmaßnahmen führte bei den bisher vorgenommenen Schließungen zu „Umsetzungen" in Rotten, Güterabfertigungen usw. — Der hierbei insbesondere für die Handwerker auftretende „Lohnausfall" wurde als „Härteausgleich" für rd. 2 Jahre aufgefangen. Unkündbare Handwerker behielten Lohngruppe IV, wenn sie nicht im erlernten Handwerk beschäftigt werden konnten. So verständlich ein solcher „Lohnausgleich" auch ist, er bedeutet eine Verteuerung der Lohnkosten, die die Rationalisierungserfolge schmälern.

d) Bei der Durchführung der Schließungen machte sich die personelle „Unbeweglichkeit" besonders hemmend bemerkbar. Aus den verschiedenen Bereichen dieser „Unbeweglichkeit" sei hier nur erwähnt, daß zunächst von einer Unkündbarkeit der Bediensteten ausgegangen wurde. Diese Schwierigkeit konnte erst durch zwei Urteile des Bundesarbeitsgerichts aufgelockert bzw. ausgeräumt werden:

> Bei Auflösung einer Dienststelle besteht für die DB keine Verpflichtung, die kündbaren Arbeiter anderweitig weiter zu beschäftigen. BAG vom 25. September 1956 — III/AZR 102/54.
>
> Wenn bei Auflösung einer Dienststelle die DB auch für die nach dem Lohntarifvertrag nicht kündbaren Arbeiter keine Beschäftigungsmöglichkeit findet, entfällt der Kündigungsschutz. BAG vom 8. Oktober 1957 — III/AZR 124/55.

Diese Rechtslage und die Lage des Arbeitsmarktes werden die Schließungsmaßnahmen erleichtern.

Die *Kommission* nimmt zum Schließungsproblem in Ziffer 11 abschließend Stellung.

9. Hand in Hand mit einer fortschreitenden Verminderung der anlagemäßigen und personellen Kapazität ging in den letzten Jahren eine zunehmende Rationalisierung der gesamten Fertigungstechnik, die darauf abzielte, den künftig verbleibenden Reparaturanfall mit einem immer geringer werdenden Aufwand zu bewältigen.

Richtschnur für das Vorgehen im einzelnen waren dabei die Grundsätze des Rationalisierungs-Kuratoriums der Deutschen Wirtschaft (RKW) für die

*) Im Jahre 1957 wurden 68 v. H. der Werkstättenarbeiter nach den Lohngruppen für Handwerker des Lohntarifvertrages (Lohngruppen I bis IV) entlohnt; für die Art der Fertigung in den Werken wäre ein durchschnittlicher Anteil von etwa 40 v. H. Handwerkern ausreichend. Der überhöhte Handwerkeranteil verursacht etwa um 5 v. H. höhere Fertigungslohnkosten, das sind 8 Millionen DM.

Rationalisierung von Industriebetrieben. Sie lauten:

Planung des Arbeitsablaufs,

Verbesserung des innerbetrieblichen Wirkungsgrades,

Vergleich durch die Zahl.

a) *Planung des Arbeitsablaufs auf dem Reparatursektor*

Durch die Ordnung der Arbeit sollte jedem Ausbesserungswerk ein Reparaturaufkommen zuteil werden, das sich durch eine möglichst weitgehende Gleichartigkeit und Gleichförmigkeit auszeichnet.

Um zu einem möglichst gleichartigen Arbeitsaufkommen zu gelangen, wurde in folgenden Etappen vorgegangen:

Etappe 1 — Umwandlung der Werke mit mehreren Hauptfertigungen in Werke mit einer einzigen Hauptfertigung.

Etappe 2 — Umwandlung dieser Werke mit einer einzigen Hauptfertigung, aber vieler Fahrzeugtypen, in Werke mit möglichst wenig Typen (Grenzfall: Eintypenwerk).

Etappe 3 — Umwandlung dieser Werke mit wenig Fahrzeugtypen, aber allen Schadgruppen, in Werke mit möglichst wenig Schadgruppen (Grenzfall: Einschadgruppenwerk).

Um ein möglichst gleichförmiges Arbeitsauskommen sicherstellen zu können, müssen Spitzen und Täler im Reparaturanfall frühzeitig und zutreffend erkannt werden. Der Werkstättendienst hat zu diesem Zweck eine langfristige Arbeitsvorausschau ins Leben gerufen, ähnlich der Marktforschung durch die Industrie.

Zusammenfassend wäre zu sagen, daß es dem Werkstättendienst in den rückliegenden Jahren gelungen ist, die Arbeit auf dem Reparatursektor nach den vorstehenden Grundsätzen weitgehend zu ordnen und damit die wichtigste Voraussetzung für eine wirtschaftliche Arbeitsweise in den AW zu schaffen.

b) *Verbesserung des innerbetrieblichen Wirkungsgrades*

Die Betriebsleitung der AW ist bemüht, sich die Erfahrungen der Industrie nutzbar zu machen, und zwar eine weitgehende Spezialisierung der Produktion und eine fließende Fertigung mit Ansätzen zu einer Teilmechanisierung.

Ein gleichartiges und gleichförmiges Arbeitsaufkommen erleichterte den Werken den Übergang von der Standarbeit auf die Taktarbeit. Entsprechend dem Vorgehen bei der industriellen Neufertigung werden die Reparaturarbeiten an Fahrzeugen und Fahrzeugteilen mehr und mehr in fließender Fertigung durchgeführt. Die damit verbundenen Vorteile, wie

Steigerung der Arbeitsgüte,
Beschleunigung der Arbeit und
Verbilligung der Arbeit,

kommen der Betriebsführung in den AW in zunehmendem Maße zugute.

Im weiteren Verfolg wird versucht, die Fertigung auf bestimmten Teilgebieten fortschreitend zu mechanisieren, um auch in dieser Hinsicht mit der Neufertigung Schritt halten zu können.

c) *Vergleich durch die Zahl*

Die Ausbesserungswerke sind Regiebetriebe, so daß ihnen der Druck eines ständigen Wettbewerbs fehlt. Um hierfür wenigstens einen teilweisen Ausgleich zu schaffen, wird eine umfassende „Werkstatistik" geführt, in der die technischen und wirtschaftlichen Ergebnisse sämtlicher Ausbesserungswerke zusammengefaßt sind.

Die Auswertung der „Werkstatistik" erfolgt in regelmäßigen Zeitabständen und im Rahmen von innerbetrieblichen und zwischenbetrieblichen Kostenvergleichen. Schwächen und Mängel aller Art werden dabei erkannt und Wege zu ihrer raschen und gründlichen Abstellung gewiesen. Die bemängelten Werke sind von sich aus an einer Steigerung ihrer Produktivität stärkstens interessiert, um von dem weiteren Schließungsprozeß nicht betroffen zu werden.

Obschon durch eine strenge Personalauslese in der Besetzung von führenden Posten, durch eine laufende Schulung aller Vorgesetzten in der Behandlung ihrer Mitmenschen und durch eine enge Zusammenarbeit zwischen Werksleitung und Personalvertretung versucht wird, zu wirtschaftlichen Arbeitsergebnissen zu kommen, sind mit der gewerblichen Wirtschaft vergleichbare Ergebnisse infolge des für einen Fabrikationsbetrieb ungeeigneten Entlohnungs- und Belohnungssystems nicht zu erzielen.

Der Lohntarifvertrag (LTV) der DB gilt für die Lohnbediensteten aller Dienstzweige der DB.

Nach Meinung der Kommission wäre es zweckmäßig, wenn *für die Werkstättenarbeiter der DB eine besondere LTV geschaffen würde,* um den Sonderheiten dieses Dienstzweiges und damit den praktischen Bedürfnissen besser Rechnung tragen zu können. *Empfohlen wird dabei eine möglichst weitgehende Anlehnung an die Tarifverträge vergleichbarer Industrien,* z. B. der eisenverarbeitenden Industrie.

10. Für die *Anlagen- und Maschinenausstattung der Werkstätten* stellt die DB fest, daß „von den 43 Werken in Grundrißgestaltung und Gesamtanlage den heutigen modernsten Anforderungen an ein AW nur etwa 10 voll und ganz gerecht würden." Nach dem Plan bis 1960 verbleiben dann also noch rd. 25 Werke, deren bauliche Gestaltung und Anlageform den Werkbetrieb und die Fertigung mehr oder minder beeinträchtigen und verteuern. Diese Mängel (Zufahrten, Gleisanlagen, Hallen, Bühnen, Energieerzeugungs- und Verteilungseinrichtungen) sind nur zum Teil und dann auch nur durch große Investitionen zu beseitigen. Sie werden auf min-

destens 60 Millionen DM geschätzt. Es wird auf sie verzichtet, insbesondere im Hinblick darauf, daß die Schließung von Werkstätten weitergeführt werden muß. Solange also die Stillegung gemäß Plan bis zum Jahre X nicht durchgeführt sein wird, ist mit höheren Stückzeiten, Rüstzeiten und Verlustzeiten und damit höheren Fertigungslohnkosten zu rechnen. Das Ausmaß wird für die einzelnen Werke verschieden geschätzt; im Mittel sind es 5 v. H. = 5 Millionen DM Mehrkosten.

Die Maschinenausstattung der Werkstätten ist überaltert (Durchschnittsalter 20 Jahre). In den 43 AW befinden sich etwa 16 000 Werkzeugmaschinen; davon werden 7000 als Maschinen mit hohen Anforderungen planmäßig erhalten (Erhaltungsgruppe I)*). Bei den nicht nach festen Plänen zu erhaltenden Maschinen der Erhaltungsgruppe II ist man daran gewöhnt, daß sie außerhalb des Fertigungsflusses stehen. Mit Rücksicht auf die Strukturwandlung in der Zugförderung brauchen die AW nur die Maschinen zu ersetzen, die für das künftige Arbeitsaufkommen benötigt werden. Von etwa in den nächsten 2 Jahren benötigten rd. 5600 Werkzeugmaschinen der Erhaltungsgruppe I wären etwa 1120 vorzeitig zu ersetzen.

In den nächsten 2 Jahren werden im Rahmen der Werkschließungen etwa 1400 Maschinen der Erhaltungsgruppe I verfügbar, so daß sich etwa 700 für einen weiteren Einsatz eignen. Die zu ersetzenden 1120 Maschinen könnten demnach weitgehend aus dem frei werdenden Maschinenpark gedeckt werden. Die DB plant jedoch, um die Beschaffung von Werkzeugmaschinen kurzfristig zu drosseln, nur rd. 350 Maschinen (d. h. rd. 50 v. H.) der Erhaltungsgruppe I aus den Werkstillegungen der nächsten 2 Jahre wiederum in AW einzusetzen. Neu beschafft werden sollen also 770 Maschinen auf der Basis der Leistungsfähigkeit der alten; es wird mit 460 Maschinen gerechnet, die eine Investition von rd. 12 Millionen DM bedeuten und die etwa eine Ersparnis von 4 Millionen DM im Jahr erbringen würden.

Der Zustand der fördertechnischen Erschließung der Werkstätten wird von der DB als unzureichend erkannt. Auf die Mängel in der Förder- und Lagertechnik werden etwa 3 v. H. der Fertigungslohnkosten und rd. 5 v. H der Stoffgemeinkosten (das sind 5 Millionen bzw. 3 Millionen DM, zusammen rd. 8 Millionen DM) zurückgeführt. Insgesamt werden also die Mehrkosten durch überalterte Ausrüstung der Werke mit 12 Millionen DM (= 9 Millionen DM Fertigungskosten und 3 Millionen DM Gemeinkosten) veranschlagt. Die notwendigen Investitionen zur Beseitigung dieser Teilverluste werden mit 24 Millionen DM geschätzt.

Die Erfahrungen aus früheren Werkstillegungen ergaben, daß etwa 50 v. H. der Maschinen für einen weiteren wirtschaftlichen Einsatz voll geeignet sind. Es wird problematisch sein, diese Quote von 50 v. H. beizubehalten.

*) Altersaufbau dieser Maschinen:

unter	20 Jahre	3150 d. h. rd. 45 v. H.
20 bis	30 Jahre	2450 d. h. rd. 35 v. H.
über	30 Jahre	1400 d. h. rd. 20 v. H.

Vorschläge der Kommission für eine Umgestaltung des Werkstättendienstes

11. Die DB hat für die *Schließungsprogramme* eine möglichst genaue Aufstellung der durch Schließung, anderweitige Verwendung und durch Neu-Investitionen erreichbaren Kostensenkungen gefertigt. Die *Kommission* hat aus Zeitgründen davon absehen müssen, diese Vorschläge hinsichtlich Anlagenplanung, Maschinenausttattung und Personalpolitik kritisch zu prüfen und korrigierte Vorschläge zu entwickeln. Sie erkennt an, daß diese Planungen und Folgeberechnungen von dem ehrlichen Bemühen getragen sind, alle Möglichkeiten im Rahmen der Stellung der Werkstätten innerhalb des Gesamtbetriebes auszuschöpfen. Angesichts der im Gange befindlichen völligen Umstellung der Zugförderung und der Betriebsführung ist der Werkstättendienst weitgehend auf Planung vom „Grünen Tisch" angewiesen. *Die Kommission ist aber der Meinung, daß in enger Anpassung an den nunmehr vorliegenden 10-Jahres-Investitionsplan eine genauere und deshalb kostenwirksamere Anpassung des Werkstättendienstes möglich sein muß.* Auch mit Rücksicht auf eine rationellere Gestaltung des *Werkstättendienstes* erscheint es der *Kommission dringend notwendig, den Investitionsplan als Ganzes zu sehen und durchzuführen.*

12. In diesem Zusammenhang muß aus den Erfahrungen der Vergangenheit darauf hingewiesen werden, daß das Bestreben der DB zur planmäßigen Schließung von AW auch dadurch erschwert wurde, daß die bestehenden AW seinerzeit bewußt in „Notstandsgebiete" gelegt wurden, wo sie regelmäßig heute noch eine besondere wirtschaftliche Bedeutung haben. Eine Verpflichtung der DB, diese Werke weiter zu betreiben, kann jedoch nicht anerkannt werden, wenn zu erhebliche Vorkosten (Hin- und Rückfahrten) — pro Lok rechnet man 2,60 DM/km — entstehen, ohne daß sie durch ein örtlich niedrigeres Lohnniveau ausgeglichen werden. In dieser regionalen Verwurzelung der AW liegt wohl auch der Hauptgrund für die regelmäßig heftigen, manchmal hemmungslosen Interventionen gegen Rationalisierungsmaßnahmen der DB auf dem Werkstättengebiet. Als typisches Beispiel für Einwirkungen von außen auf die Entscheidungen der DB sei der Katalog der Interventionen um das AW Paderborn aufgeführt (vgl. Anlage 3 zu diesem Unterabschnitt).

13. Im Zusammenhang mit der künftigen Gestaltung des Werkstättendienstes muß auch das Problem der *Neufertigung* von Güterwagen gesehen werden. In dem inzwischen geschlossenen AW Paderborn wurden bislang Güterwagen umgebaut. Daneben hatte das Werk, um Beschäftigungslücken auszufüllen, auch die Neufertigung eines bestimmten Wagentyps (Otmm-57) aufgenommen und 600 Wagen hergestellt.

Als das Werk Paderborn geschlossen werden sollte, wurde die Unzweckmäßigkeit seiner Schließung damit begründet, daß es in der Lage sei, die Otmm-Wagen um mehrere tausend DM billiger herzustellen als die Waggonindustrie.

Die *Kommission* hat an Hand der ihr vorgelegten Kalkulationen und unter Heranziehung von Unterlagen der Waggonindustrie eine Nachprüfung dieser Behauptung vorgenommen.

Eine *Analyse der Kalkulationswerte des AW Paderborn* führte zunächst zu der Feststellung, daß von unterschiedlichen Grundlagen und somit von nicht vergleichbaren Zahlen ausgegangen wird; im wesentlichen ergab sich der unterschiedliche Ausgangspunkt aus folgenden Tatsachen:

Die Preis- und Kostenangaben des AW beruhen auf einer Grundvoraussetzung, die für die Waggonindustrie nicht gegeben war: Abstellung des Fertigungsprogramms auf einen Großauftrag von 600 Wagen.

Produktionsanlaufkosten brauchten beim AW nicht berücksichtigt zu werden.

Aus der vergleichbaren Prüfung der Unterlagen ging im einzelnen folgendes hervor:

a) Da bei der DB alle Transporte als Dienstgut *frachtgünstiger* abgewickelt werden, liegen die Stoffkosten bei der Industrie höher (Frachtdifferenz macht rd. 3 bis 4 v. H. aus).

b) In Methode und Praxis der Berechnung der Stoffgemeinkosten bestehen zwischen Waggonindustrie und AW große Unterschiede, die eine genaue Klarlegung nicht gestatten.

c) Fertigungslöhne fallen zugunsten des AW aus; dies wird damit begründet, daß das AW einen geschlossenen Auftrag von 600 Wagen, einzelne Unternehmen nur einen solchen von 140 bis 200 zugrunde legen konnten.

d) Bei den Fertigungsgemeinkosten fehlt in dem Kostenausweis des AW eine Reihe von Kostenelementen, mit denen die Industrie rechnen muß, z. B. Vermögens-, Grund- und Gewerbesteuer, Versicherungs-, Rechts- und Patentkosten. Zudem sind die kalkulatorischen Abschreibungen des AW infolge des von ihm angewandten globalen Abschreibungsverfahrens wesentlich niedriger als bei der Industrie.

e) Kalkulatorische Wagnisse, insbesondere Gewährleistungsansprüche, braucht das AW nicht zu berücksichtigen, desgleichen keine Werbungskosten.

f) Es ist zweifelhaft, ob bei dem AW Konstruktionsarbeiten geleistet wurden; in jedem Falle fehlen Konstruktionsgemeinkosten. Die dem AW bei den Fertigungsgemeinkosten insgesamt zugute kommenden Kostenvorteile belaufen sich auf etwa 75 v. H. der Fertigungslöhne.

g) Die AW sind nicht mit 4 v. H. Umsatzsteuer belastet.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß die Überprüfung der vergleichbaren Selbstkostenwerte unter denselben Voraussetzungen einen Vorteil des AW von etwa 2 bis 3 v. H. als möglich erscheinen läßt, denen kostenmäßig nicht genau erfaßbare Aufwendungen für Werbung von Anschlußaufträgen usw. gegenüberstehen.

Es war nicht Aufgabe der Kommission, auf Grund dieser nicht in allen Teilen exakten Durchleuchtung der Kostenunterlagen eine Überprüfung der Schließung des AW Paderborn oder gar eine Eigenfertigung der DB zu empfehlen. Die *Kommission* hat vielmehr in diesem Zusammenhang auch die allgemeine Situation im *deutschen Waggonbau* bedacht und dabei festgestellt, daß bei Fertigung anderer Typen in anderen Werken und mit anderen Fertigungseinrichtungen und Löhnen das Ergebnis unterschiedlich ausfallen könnte. Zudem handelt es sich bei der Waggonindustrie fast immer um Vieltypen-Werke, während das AW Paderborn in diesem Fall als ein Eintypen-Werk anzusehen war.

Bei der Beurteilung dieser Fragen darf hinsichtlich der *Lage der Waggonindustrie* folgendes nicht übersehen werden:

a) Die Waggonindustrie hatte nach der Währungsreform ihre Neubau- und Reparatur-Kapazität wesentlich erweitert.

b) Zur Zeit sind in der Bundesrepublik 21 Unternehmen mit rd. 20 000 Beschäftigten vorhanden, von denen ein Unternehmen im Eigentum des Bundes steht.

c) Die Auftragsbestände waren zu Beginn 1959 um 40 v. H. niedriger als zu Beginn 1958.

d) Die DB war bislang mit rd. 50 v. H. am Auftragsvolumen der Waggonindustrie beteiligt. Die weiteren 50 v. H. entfallen auf Export, Bundespost, Deutsche Schlafwagen- und Speisewagen-Gesellschaft, private öffentliche und nichtöffentliche Bahnen. Daraus erhellt, welche Bedeutung die DB als Auftraggeber für die Waggonindustrie besitzt.

Die *Kommission* hat den Versuch unternommen, sich durch Verhandlungen mit dem Bundeswirtschaftsministerium ein genaues Bild über den Kostenvergleich zwischen Waggonindustrie und Eigenfertigung in den AW der DB zu verschaffen. Sie hat davon Kenntnis genommen, daß auf Veranlassung des Verwaltungsrats der DB die Unterlagen der Waggonindustrie und der DB überprüft werden. Diese Untersuchungen waren bis zum Abschluß dieses Berichts noch nicht beendet. Das Bundesverkehrsministerium und das Bundeswirtschaftsministerium sind in diese Untersuchungen eingeschaltet.

Die *Kommission* ist grundsätzlich der Meinung, daß der schwer ringenden Waggonindustrie durch Aufziehen einer fabrikmäßigen Eigenfertigung seitens der DB keine Konkurrenz gemacht werden sollte. Die Waggonindustrie muß durch eine Auftragsvergabe auf der Grundlage eines mehrjährigen Investitionsprogramms der DB in die Lage versetzt werden, ihre Preise den Fertigungskosten der DB anzugleichen. *Insoweit kann im Einzelfall eine Eigenfertigung der DB für einen Preisvergleich nützlich sein.*

14. *Nach Auffassung der Kommission* beruhen die eine rationelle Betriebsführung erschwerenden Mängel der heutigen Organisation des Werkstätten-

dienstes der DB zunächst in der — bereits erwähnten — unvermeidlichen Planung vom „Grünen Tisch" und dem Fehlen einer festen Aufgabenteilung innerhalb des gesamten Ausbesserungs- und Fahrzeugunterhaltungswesens.

Die Aufgaben verschieben sich infolge des Strukturwandels ständig, zumal, wenn den Bahnbetriebswerken künftig auch die Auswechslung der in den AW reparierten fertigen Fahrgestelle der Ellok und das heute in den AW vorgenommene Abschleifen der Radkränze übertragen werden soll. Eine durchgreifende Rationalisierung kann nur erfolgen, wenn die AW und Werkstättenteile der Bahnbetriebswerke funktionell als zusammengehörig behandelt werden. Es muß bedacht werden, daß der Arbeitsanfall im Betriebs- und Werkstättenteil der Bahnbetriebswerke nach Art und Umfang stärkeren Schwankungen unterliegt. Das Problem wird sich erst dann befriedigend lösen, wenn „arteigene" Bahnbetriebswerke (nur elektrische oder nur Diesel- oder nur Dampffahrzeuge) vorhanden sind.

15. *Es ergibt sich die Frage, ob hierfür eine selbständige Organisation notwendig ist.*

Die DB ist der Meinung, daß auch eine selbständige Tochtergesellschaft nicht anders planen könne als bisher und ebenso auf die engste Zusammenarbeit mit dem Betrieb angewiesen sei und sich schließlich nach der Verkehrsentwicklung richten müsse.

Dieser Einwand ist nur bedingt richtig, da eine selbständige Gesellschaft freier in der Ausnutzung und Ausgestaltung der Betriebskapazitäten sein würde und sich vor — den Fabrikationsbetrieb unmittelbar betreffenden — Einwirkungen besser abschirmen könnte. Eine selbständige Gesellschaft würde auch eher bereit sein, Überhänge an die Industrie zu vergeben statt künstlich Kapazitäten zu unterhalten. Heute sind nicht primär die wirtschaftlichen Belange der *AW* entscheidend; die Interessen des *allgemeinen* Betriebes gehen in der Regel vor, und zwar oft ohne eine betriebswirtschaftlich zweckmäßige Abwägung. Dies muß sich naturgemäß auf die Dispositionen der AW nachteilig auswirken. Die gerechtfertigten Belange des Gesamtbetriebes könnten auch bei einer eigenen Gesellschaft gegen entsprechenden Kostenersatz durch vertragliche Abmachungen und durch eine verständnisvolle Zusammenarbeit mit dem *einzigen* Kunden der Werke gesichert werden.

16. Die Verbesserung der betrieblichen Organisation ist aber nicht das allein ausschlaggebende Argument für eine Verselbständigung dieses einem Industriebetrieb ähnlichen Teiles der Eisenbahnverwaltung. Entscheidend ist die Aufspaltung der Verantwortung und die Abhängigkeit des Lohn-, Belohnungs- und Gehaltssystems von der *für die gesamte Eisenbahnverwaltung* mit den Gewerkschaften getroffenen *Regelung.*

Über den Personaleinsatz, die Entlohnung und Rationalisierung entscheidet nicht die Werksleitung, sondern die Personalabteilung — gegebenenfalls in Verbindung mit der Maschinentechnischen und der Betriebsabteilung — der Hauptverwaltung der DB.

Rationalisierungserfolge kommen heute auch oft deshalb nicht zum Tragen, weil sie durch Maßnahmen für das gesamte Unternehmen wieder aufgezehrt werden. Über die Rationalisierung durch Zusammenlegung von Betriebsstätten und Einsparung von Arbeitskräften entscheiden endlich — und dies sei besonders angemerkt — nicht ausschließlich die Betriebserfordernisse, sondern manchmal mehr oder minder politisch bedingte Überlegungen.

Auch das *Entlohnungs- und Belohnungssystem* ist nicht auf die Belange des Betriebes als eines Fertigungsbetriebes abgestellt, sondern mit den oft ganz anders gearteten Bedingungen und Aufgaben der Gesamtverwaltung gleichgestellt. Was beim Stückgutverkehr für die Zweckmäßigkeit, den Abfertigungs- und Umladedienst aus der Verwaltung der DB herauszulösen, ausgeführt ist, gilt im verstärkten Maße für den Werkstättendienst. Hier ist, besonders, wenn gar noch die Neufertigung von Wagen aufgenommen werden soll, mit dem heutigen Lohnsystem (Lohnbemessung nach dem erlernten Beruf, nicht nach der Arbeitsbewertung für den Betrieb) ein erfolgreicher, konkurrenzfähiger Werkstättendienst nicht aufzuziehen. Die DB hätte die Erfahrungen großer Industrieunternehmungen nutzbar machen sollen. Auch passen für Verwaltungen gedachte Bestimmungen über die Personalvertretung nicht ohne Einschränkung für Wirtschaftsunternehmen. Die Mitbestimmung des Personalrates bei der Festsetzung der Gedinge und der Versetzung von Betriebsangehörigen sowie die Unkündbarkeit schon nach 15jähriger Dienstzeit (allerdings frühestens nach Vollendung des 40. Lebensjahres) erschweren eine wirtschaftliche Betriebsführung. Hier müssen die aus der Umstellung der DB vom „Bedarfsdekkungsunternehmen" in ein eigenverantwortliches Wettbewerbsunternehmen notwendigen Folgerungen gezogen werden.

17. *Zusammenfassend hält die Kommission folgendes für erforderlich:*

a) Automatische Anpassung der Kapazität des Werkstättendienstes an den Strukturwandel und die Rationalisierungsergebnisse der Investitionspläne.

b) Schaffung einer selbständigen, verantwortlichen Leitung des gesamten Werkstättenwesens unter entsprechender Eingliederung der Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstättendienst und der — planmäßig zu verringernden — Geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen. Die *Kommission* verspricht sich hiervon die Einsparung einer beträchtlichen Zahl von Beamten — auch des höheren Dienstes.

c) Einführung einer eigenwirtschaftlichen Rechnung.

d) Einführung eines den Arbeitsbedingungen der vergleichbaren Industrie angepaßten Entlohnungs- und Belohnungssystems, daher Lohn-

bemessung nicht nach dem erlernten Beruf, sondern nach der Arbeitsbewertung für den Betrieb.

e) Anpassung der Arbeitszeit, der Urlaubsregelung und der Kapazität an die Betriebsnotwendigkeiten, so daß eine wirtschaftliche Auslastung auch in Zeiten geringen Arbeitsanfalls gewährleistet ist.

f) Umstellung der Belegschaften auf die für neuzeitliche Werkstätten erforderliche Gruppierung in Spezial-Facharbeiter und angelernte Arbeiter. Damit allmählicher Verzicht auf die bevorzugte Beschäftigung von Handwerkern.

g) Erstattung der Kosten und Leistungsausfälle bei Abordnungen von Bediensteten zu anderen Dienstzweigen.

Ein so verselbständigtes Unternehmen wird in der Lage sein, seinen eigenen Rationalisierungserfolg sicherzustellen und Einwirkungen von außen abzuwehren.

Wenn die DB in der Lage ist nachzuweisen, daß sie durch eine *innerbetriebliche Verselbständigung* die *gleichen Wirkungen* erreichen, insbesondere die vorerwähnten Voraussetzungen genauso erfüllen kann, wie bei einem vollen Herauslösen des Werkstättendienstes zu erwarten ist, *könnte nach Ansicht der Kommission auf eine rechtliche Verselbständigung verzichtet werden.* Es ist aber nicht zu verkennen, daß die genannten Voraussetzungen durch eine innerbetriebliche Umorganisation sehr viel schwerer zu erreichen sind. Sie stellen an die Widerstandskraft und Konsequenz der verantwortlichen Stellen der DB besonders hohe Führungsanforderungen und setzen eine verständnisvolle Mitwirkung der Eisenbahnergewerkschaften bei der durchzuführenden Neuerung voraus.

Anlage 1
(zum V. Teil Abschnitt B IV)

Bundesbahn-Ausbesserungswerke

lfd. Nr.	Bezeichnung	Fertigungen
1	Braunschweig	Dampflok
2	Bremen	Dampflok
3	Darmstadt	Güterwagen
4	Duisburg-Wedau	Güterwagen
5	Eßlingen	Dampflok
6	Frankfurt (Main)	Reisezugwagen
7***)	Friedrichshafen	Dieseltriebfahrzeuge
8	Fulda	Güterwagen
9	Glückstadt	Werkzeugmaschinen
10	Göttingen	Dampflok
11	Hamburg-Harburg	Güterwagen
12	Hannover	Reisezugwagen
13	Ingolstadt	Dampflok
14**)	Jülich	Dampflok
15	Kaiserslautern	Güterwagen, Dampflok
16	Karlsruhe	Reisezugwagen
17	Kassel	Dieseltriebfahrzeuge, Reisezugwagen
18	Köln-Nippes	Güterwagen
19	Krefeld-Oppum	Reisezugwagen
20	Limburg (Lahn)	Speichertriebwaren, Bahndienstwagen
21	Lingen (Ems)	Dampflok
22	München-Freimann	Ellok
23	Neuaubing	Reisezugwagen
24	Neumünster	Reisezugwagen
25	Nied	Dampflok
26	Nürnberg	Dieseltriebfahrzeuge, Güterwagen
27	Offenburg	Dampflok
28	Oldenburg	Güterwagen
29	Opladen	elektrische und Dieseltriebfahrzeuge
30***)	Osnabrück	Güterwagen
31	Paderborn-Nord	Güterwagen
32*)	Recklinghausen	Güterwagen
33	Saarbrücken-Burbach	Güterwagen
34**)	St. Wendel	Dampflok
35	Schwerte (Ruhr)	Dampflok
36	Schwetzingen	Güterwagen
37***)	Siegen	Güterwagen
38	Stuttgart-Bad Cannstatt	Reisezugwagen
	WAbt Kornwestheim	Zentralschmiede
39	Trier	Dampflok
40	Weiden	Dampflok, Güterwagen

*) Schließung verfügt zum 31. Dezember 1959
**) Schließung vorgesehen zum 30. Juni 1966
***) Schließung vorgesehen

Anlage 2

(zum V. Teil Abschnitt B IV)

Verlustquellen des Werkstättendienstes im Geschäftsjahr 1957

Die Selbstkosten des Werkstättendienstes — ohne Saarland — betrugen im Geschäftsjahr 1957 insgesamt

925 Millionen DM.

Dieser Aufwand hätte sich zweifellos vermindern lassen durch die Abschaltung nachstehender Verlustquellen:

1. Ungenügende Auslastung von Werken,
2. Veraltete Anlageform von Werken,
3. Überalterte Ausrüstung von Werken,
4. Überhöhter Anteil an Handwerkern bezogen auf den Gesamtpersonalstand.

Im einzelnen wäre hierzu folgendes zu sagen:

Zu 1.

Ungenügende Auslastung von Werken

Die Verringerung der personellen Kapazität lag seit der Währungsreform — in Prozenten ausgedrückt — wesentlich höher als die Verringerung der anlagemäßigen Kapazität, was eine entsprechende Verschlechterung des Nutzungsgrades der Ausbesserungswerke zur Folge hatte. Einem zügigeren Abbau der anlagemäßigen Kapazität standen — zumindest in den ersten Jahren — große Schwierigkeiten in sozialpolitischer, arbeitsmarktpolitischer und politischer Hinsicht entgegen.

Der zu geringe Nutzungsgrad hatte im Geschäftsjahr 1957 einen Mehraufwand von

rd. 35 Millionen DM

verursacht.

Im Rahmen des Schließungsprogrammes II werden zur Zeit 8 zum Teil schlecht ausgelastete Werke bis 31. Dezember 1960 stillgelegt. Durch den Wegfall ihrer fixen Gemeinkosten werden sich Ersparnisse in Höhe von

rd. 21 Millionen DM im Jahr

gegenüber 1957 erzielen lassen.

Zu 2.

Veraltete Anlageform von Werken

Die Ausbesserungswerke der DB stammen in ihrer überwiegenden Zahl aus der Zeit der Ländereisenbahnen, das heißt aus der Zeit vor 1920. Diese Werke wurden seinerzeit als Vielzweckwerke gebaut, die nach dem damaligen Stand der Technik im Standverfahren arbeiteten. Im Zuge einer fortschreitenden Rationalisierung des Erhaltungsdienstes wurden die Werke mehr und mehr auf Einzweckwerke mit fließender Fertigung umgestellt. Eine Modernisierung der betreffenden Werke war — in Anbetracht eines künftigen Schließungsprogramms III — aus wirtschaftlichen Gründen nur in gewissem Umfange zu vertreten, so daß die Zahl, Größe und Lage von bestimmten Werkstättenteilen den heutigen Anforderungen nicht mehr voll genügen.

Durch die Beibehaltung einer veralteten Anlageform in bestimmten Werken ist der DB im Geschäftsjahr 1957 ein Mehraufwand von

rd. 5 Millionen DM

entstanden.

In das Schließungsprogramm II wurden deshalb vor allem Werke mit einer technisch mehr oder minder überholten Grundrißform einbezogen, so daß sich die Mehraufwendungen des Jahres 1957 in dieser Höhe nicht mehr wiederholen werden. Einzelheiten hierzu können jedoch erst Anfang 1961 ermittelt werden.

Zu 3.

Überalterte Ausrüstung der Werke

Die Ausrüstung der Werke mit Werkzeugmaschinen, maschinellen Anlagen, Fördermitteln und dergleichen ist zum Teil erheblich überaltert. So beträgt beispielsweise das Durchschnittsalter der Werkzeugmaschinen rd. 20 Jahre. Einer durchgreifenden Verjüngung der Werkausrüstungen waren in der rückliegenden Zeit von der finanziellen Seite her bestimmte Grenzen gezogen. Mehr oder minder überhöhte Stückzeiten, Rüstzeiten und Verlustzeiten sind die Folge. Dieser Umstand schlägt um so mehr zu Buche, als rd. 20 v. H. der gesamten Reparaturarbeit auf Maschinenarbeit entfallen.

Durch diese Gegebenheiten sind der DB im Geschäftsjahr 1957 Mehraufwendungen in Höhe von

rd. 12 Millionen DM

erwachsen.

Durch Investitionen in Höhe von 13,5 Millionen DM (seit 1957) für die Erneuerung des Maschinenparks und die Neuordnung des Transportwesens (Palettierung) in den verbleibenden Werken können die vorerwähnten Mehraufwendungen vom Jahre 1960 ab um mehr als die Hälfte vermindert werden. Weitere Investitionen sind vorgesehen.

Zu 4.

Überhöhter Anteil der Handwerker am Gesamtpersonalstand

Die fortschreitende Rationalisierung der Erhaltungstechnik hat unter anderem zur Folge, daß in den AW mit einem ständig geringer werdenden

Anteil an Handwerkern ausgekommen werden kann. Sein geringstmöglicher Wert dürfte im Jahre 1957 bei etwa 40 v. H. gelegen haben, während zu dieser Zeit noch rd. 68 v. H. aller Arbeiter als Handwerker gelöhnt wurden.

Der Verwaltung sind bei dieser Sachlage im Geschäftsjahr 1957 Mehrkosten in Höhe von

rd. 8 Millionen DM

entstanden.

Durch die laufende starke Verminderung des Personalstandes in den AW konnten diese Aufwendungen bisher um mehr als 1 Million DM verringert werden.

Zusammenfassung

Der Werkstättenhaushalt war im Geschäftsjahr 1957 auf Grund verschiedener Verlustquellen mit einem Mehraufwand von

rd. 60 Millionen DM

belastet.

Auf Grund der eingeleiteten Maßnahmen steht zu erwarten, daß sich obige Verluste bis zum Jahre 1961 auf etwa die Hälfte vermindern lassen.

Durch die Abschaltung von weiteren Werken und die Investition zusätzlicher Mittel für die verbleibenden Anlagen werden sich diese Verluste immer mehr vermindern.

Anlage 3
(zum V. Teil Abschnitt B IV)

Interventionen zur Schließung des Ausbesserungswerkes Paderborn

15. 10. 1950	Bundesminister für Arbeit an Bundesminister für Verkehr wünscht „Beteiligung" an den Verhandlungen
27. 3. 1952	Eingabe des Mitgliedes des Deutschen Bundestages Maria Niggemeyer an Bundesminister für Verkehr
4. 4. 1952	Kleine Anfrage Nr. 259 der Abgeordneten Mellies und Genossen im Deutschen Bundestag
6. 5. 1952	Bundesminister für Arbeit an Bundesminister für Verkehr
16. 5. 1952	Landesarbeitsministerium an Bundesminister für Verkehr
24. 5. 1952	Mitglied des Deutschen Bundestages Mellies an Bundesminister für Verkehr
26. 5. 1952	Der Präsident der Bundesanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung an die Hauptverwaltung der DB
23. 6. 1952	Industrie- und Handelskammer Bielefeld an Präsident des Verwaltungsrates der DB
27. 6. 1952	Bundesminister für Arbeit an die Hauptverwaltung der DB
25. 7. 1955	Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an den Ersten Präsidenten der DB
6. 4. 1957	Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an die Bundesbahndirektion Essen
16. 4. 1957	Bürgermeister von Paderborn an Hauptverwaltung der DB (mit Entschließung des Stadtrates)
17. 4. 1957	Ministerpräsident des Landes Nordrhein-Westfalen an den Ersten Präsidenten der DB
21. 10. 1957	Bundestagsabgeordneter Dr. Barzel an den Ersten Präsidenten der DB
28. 7. 1958	Bundestagsabgeordneter Dr. Barzel an Ministerialrat Kneidl
28. 7. 1958	Bundestagsabgeordneter Dr. Barzel an Bundesminister für Verkehr
12. 9. 1958	Bundestagsabgeordneter Dr. Barzel an Bundesminister für Verkehr
2. 10. 1958	Der Erzbischof von Paderborn an Präsident der Hauptverwaltung der DB
17. 10. 1958	Bürgermeister von Paderborn an Vorsitzenden des Vorstandes der Hauptverwaltung der DB (mit Entschließung des Stadtrates und des Kreistages)
27. 10. 1958	Bürgermeister von Paderborn an Präsident des Verwaltungsrates der DB (mit Entschließung des Stadtrates und des Kreistages)
27. 10. 1958	Bürgermeister von Paderborn an Mitglied Dr. Martens des Verwaltungsrates der DB (mit Entschließung des Stadtrates und des Kreistages)
31. 10. 1958	Bundestagsabgeordneter Dr. Bucerius an Bürgermeister Tölle, Paderborn
3. 1. 1959	Mitglied des Deutschen Bundestages Dr. Barzel an Bundesminister für Verkehr
22. 1. 1959	Offener Brief des 1. Vorsitzenden des Personalrates beim Ausbesserungswerk Paderborn Hbf und des Bundesbahnrats Emmermann an den Ersten Präsidenten der DB in der Paderborner Presse
6. 2. 1959	Der Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an den Ersten Präsidenten der DB
28. 2. 1959	Vorstandsbeschluß: Im Einverständnis mit dem Verwaltungsrat der DB und mit Genehmigung des Herrn Bundesministers für Verkehr wird das Ausbesserungswerk Paderborn Hbf sofort als selbständiges Werk aufgelöst und bis zu seiner endgültigen Stillegung übergangsweise als Werkabteilung dem Ausbesserungswerk Paderborn-Nord angegliedert. Bei dieser Verfügung hat der Hauptpersonalrat mitgewirkt.

V. Oberbau

1. Das Gleisnetz der DB umfaßt rd. 70 000 km Gleise einschließlich 174 500 Weicheneinheiten. Es bedarf einer laufenden Unterhaltung und Erneuerung.

Der Oberbau ist jedoch dadurch besonderes Problem geworden, daß er seit 1934 nicht in dem Umfange erneuert werden konnte, wie es notwendig war. Für eine betriebssichere Erhaltung des Oberbaus wären nach Auffassung der DB unter Berücksichtigung der Lebensdauer der Schienen, Schwellen und Weichen jährlich 1120 km Gleise und 4400 Weicheneinheiten zu erneuern gewesen. In Wirklichkeit konnten seit 1934 im Durchschnitt nur jährlich rd. 800 km Gleise und rd. 3300 Weicheneinheiten erneuert werden.

Die Leistungen und Rückstände in den einzelnen Jahren sind aus der Anlage 1 zu diesem Unterabschnitt zu ersehen.

Kennzeichen für den Zustand des Oberbaus sind Langsamfahrstellen und Schienenbrüche. Langsamfahrstellen wegen schlechten Oberbaus gab es bei der DB vor dem Kriege nicht. Erst seit 1954 konnte begonnen werden, die Langsamfahrstellen laufend zu vermindern, und zwar zunächst durch eine besondere Überprüfung und Anlegung eines scharfen Maßstabs und Konzentrierung der Oberbauarbeiten auf die betreffenden Strecken. Seit 1957 wirkte sich darüber hinaus das planmäßige Anheben der Oberbauprogramme günstig aus.

Die Schienenbruchstatistik zeigt einen ähnlichen Verlauf, der durch die zunehmende Überalterung der Schienen bedingt ist.

2. Das jährliche Oberbauprogramm stellt das jährliche *Erhaltungsprogramm* dar (Ersatz der ständig durch Verschleiß, Rost und Fäulnis abgehenden Oberbaustoffe, Erhaltung des Gleisnetzes nach Höhenlage und Richtung im Hinblick auf Tragfähigkeit und Geschwindigkeit). Dieses Programm ergibt sich im wesentlichen aus folgenden Faktoren:

a) Durchschnittliche Lebensdauer der Oberbaustoffe:

Die *Schienenlebensdauer* wird mit 55 Jahren angenommen; dies bedeutet bei einem Netz der DB von 61 500 km Gleisen (ohne Weichen) neue Schienen für 1120 km Gleise. Jährlicher Betrag für Schienenerneuerung . . 56,0 Millionen DM

Die Lebensdauer für *Kleineisen* beträgt 35 Jahre. Der jährliche Bedarf umfaßt . . 48,0 Millionen DM

Die Lebensdauer für *Weichen* wird mit 40 Jahren gerechnet. Jährlicher Bedarf . 63,6 Millionen DM

Schwellen: In den 70 000 km Gleisen (einschl. Weichen) liegen 105 Millionen Schwellen. Die Lebensdauer wird mit 35 Jahren angenommen. Jährlicher Bedarf . . . . 72,0 Millionen DM

Übertrag 239,6 Millionen DM

Übertrag 239,6 Millionen DM

Schotter: Die Lebensdauer der insgesamt 170 Millionen t Bettungsstoffe wird mit 50 Jahren angenommen. Der jährliche Bedarf an Neuschotter . . . . 30,6 Millionen DM

Kleinteile (Isolierungsstoffe, Dübel usw.) jährlich . . . 15,0 Millionen DM

Unkraut-Vertilgungsmittel jährlich . . . . 4,0 Millionen DM

Jährliche Stoffkosten insges. 289,2 Millionen DM

b) Tagewerke für den Einbau der Neu- und Altstoffe und für die Durcharbeitung:

Bei dem gegebenen Stand der Mechanisierung erfordern der Einbau der Neu- und Altstoffe, die Durcharbeitung und die kleine Unterhaltung 10,617 Millionen Tagewerke = 223,5 Millionen DM

Hinzu kommen noch 0,624 Millionen Tagewerke für Sicherungsposten = 10,2 Millionen DM

233,7 Millionen DM

Hierbei ist ein Tagewerk mit 21,10 DM gerechnet. Fast alle größeren Erneuerungsarbeiten werden mit Unternehmern durchgeführt; 1 Unternehmertagewerk = 35 DM. Die übrigen Arbeiten werden von eigenen Arbeitern geleistet (= 16,40 DM), Die 75 v. H. Zuschlag für Gemeinkosten bei den eigenen Arbeitern (12,30 DM je Tagewerk) belasten das Oberbauprogramm nicht.

c) Nebenkosten und „Sondermittel":

(1) Stoffaufarbeitung (alle Stoffe werden durch Aufarbeitung möglichst lange gleisfähig erhalten)

von Schienen	17,0 Millionen DM
von Kleineisen . . .	14,5 Millionen DM
von Weichen	3,2 Millionen DM
von Holzschwellen . .	7,1 Millionen DM
von Stahlschwellen . .	11,5 Millionen DM

(2) Lagerarbeiten (Umschlag der 2,45 Millionen t Stoffe in eigenen Lagern) . . . . 10,3 Millionen DM

(3) Arbeiten an baulichen Anlagen (Sondermittel) . . . . . 26,0 Millionen DM

89,6 Millionen DM

a) bis c) insgesamt . . . . . 612,5 Millionen DM

Die Gesamtkosten des jährlichen Oberbauprogramms ergeben nach dem gegenwärtigen Stand der Mechanisierung und nach der Rechnungsmethode der DB jährlich den hohen Betrag von insgesamt 612,5 Millionen DM.

3. Bei der unter Ziffer 2 aufgestellten Rechnung ist ein normaler Erhaltungszustand des Gleisnetzes vorausgesetzt. Infolge der erwähnten Erhaltungsrückstände ist dieser Zustand nicht mehr gegeben.

a) Der Rückgewinn an Altschwellen ist infolge Überalterung so abgesunken, daß jährlich 0,5 Millionen neue Schwellen über das normale Maß hinaus beschafft werden müssen.

Jährlich = 12,0 Millionen DM

b) Der abgesunkene Zustand der Gleise verursacht erfahrungsgemäß 20 v. H. Mehraufwand bei der Durcharbeitung und kleinen Unterhaltung.

Jährlich = 16,6 Millionen DM

Damit erhöhen sich die *Gesamtkosten des jährlichen Oberbauprogramms* auf insgesamt

641,1 Millionen DM

4. Die *Kommission* zieht, ohne auf Einzelheiten der Rechnung einzugehen, aus dem bisher Dargelegten den Schluß, *daß das Bemühen der DB auf zwei Wegen gleichzeitig unterstützt und gefördert werden muß:*

a) auf dem Gebiete der *Beseitigung des Nachholbedarfs* und

b) auf dem Gebiete einer *durchgreifenden Rationalisierung* und *Modernisierung* der *„laufenden Erneuerungen"*.

5. *Nachholbedarf:*

a) Es bestehen lt. Angabe der DB nach dem Stand vom 1. Januar 1959 folgende *Langsamfahrstellen*):*

auf Hauptbahnen 365 Stellen mit 834 km Länge,

auf Nebenbahnen 144 Stellen mit 450 km Länge.

Diese Langsamfahrstellen verursachen erhöhte Betriebskosten (vor allem Kohlenmehrverbrauch) von jährlich etwa 30 Millionen DM.

Die einmalige Erneuerung von 834 km (zusätzlich zum jährlichen Oberbauprogramm) würde kosten	150 Millionen DM
die einmalige zusätzliche Schwellenerneuerung in 1250 km Gleis	140 Millionen DM
	290 Millionen DM

Dieser einmaligen Aufwendung von 290 Millionen DM stünde eine jährliche Ersparnis von rd. 33 Millionen DM gegenüber.

b) Das *Aufholen des gesamten Rückstands* mit 7000 km Gleiserneuerung einschließlich 22 650 Weicheneinheiten = *rd. 1777 Millionen DM.*

*) Es wird häufig die Richtigkeit dieser Angaben bezweifelt; nach Ansicht der Kommission können die Zahlen jedoch als zutreffend hingenommen werden.

6. Rationalisierung und Modernisierung der *laufenden Erneuerung.*

a) Schienen:

Dem Ziel, die Lebensdauer der Schienen zu verlängern, dient die Schienenaufarbeitung sowie die Stoß- und Auftragsschweißung. Die DB hält auf diesen Gebieten weitere Investitionen nicht für erforderlich.

Verschleißfeste Schienen würden, wenn man sie verstärkt einsetzte, rd. 12 v. H. mehr Aufwand erfordern, der sich dann — allerdings nach Jahren — bezahlt macht. Die DB hat festgestellt, daß es am günstigsten ist, nur dort verschleißfeste Schienen zu verwenden, wo die Regelschienen etwa nur 10 Jahre liegen; das sind etwa 15 v. H. der Neuschienen.

Durchgehend geschweißte Gleise werden bereits seit Jahren von der DB verwendet; Ende 1959 werden rd. 18 000 km — davon etwa 12 000 km in 1. Ordnung — verschweißt sein. Das laufende Schweißen ist bereits auf das Höchstmaß vorangetrieben. Es ist daher nicht erforderlich, Maßnahmen auf dem Gebiete der Schienen zu empfehlen, die über die bereits laufenden Bemühungen hinaus merkliche Ersparnisse bringen könnten.

b) Kleineisen:

Über das jetzige Maß hinausgehende Ersparnisse an Kleineisen erscheinen nicht möglich.

c) Weichen:

Die neuerdings eingeführte Schweißung der Weichen und der Herzstücke wird in Verbindung mit Brennhärtung merkliche Ersparnisse in der Unterhaltung bringen (Auswirkung allerdings erst nach 20 Jahren).

d) Schwellen:

Stahlschwellen werden aus preislichen Gründen nicht mehr beschafft. Holz- und Betonschwellen stehen verwendungsmäßig im Vordergrund.

Die Stellungnahme der DB hierzu lautet:

Bei gleichen Beschaffungskosten wäre die Betonschwelle auf jeden Fall vorzuziehen. Bei der Bemessung des Anteils von Beton- und Holzschwellen sind jedoch folgende Umstände zu berücksichtigen:

Stark schwankende Holzschwellenpreise, Abhängigkeit von der Beschaffungsmenge, Beschaffungsmöglichkeiten im In- und Ausland, Vorhandensein von altem Kleineisen für Holzschwellen, Drängen der Forstverwaltung auf jährliche Abnahme einer gewissen Menge von Schwellen. Zur Zeit erscheint es am günstigsten, so viele neue Holzschwellen zu verwenden, wie alte Rippenplatten für sie zur Verfügung stehen oder Spannagelbefestigung in Betracht kommt, und den Rest der Gleisschwellen in Beton zu beschaffen; das sind im Jahre rd. 50 v. H.

Der *Kommission* erscheint die zuletzt genannte Tendenz so lange richtig zu sein, als altes Kleineisen usw. zur Verwendung steht. Unter Hinweis auf die Berechnungen der Schwedischen (!) Staatsbahnen, wonach selbst in diesem Lande die Betonschwellen wirtschaftlicher sind als die Holzschwellen, dürfte es jedoch angebracht sein, den *prozentualen Anteil der Betonschwellen jährlich laufend — etwa auf 66 v. H. zu steigern*, zumal einige Begründungen der DB für die Verwendung von Holzschwellen (z. B. Drängen der Forstverwaltung) nicht als durchschlagend betrachtet werden können.

e) Schotter:

An Bettungsstoffen kann nicht gespart werden; jedoch ist die beste Ausnutzung der Bettungsstoffe durch weitgehende Verwendung von Bettungsreinigungsmaschinen sicherzustellen.

f) Die DB hat die Mechanisierung der Oberbauarbeiten seit Jahren besonders gefördert. Die beigefügte Übersicht vermittelt einen Einblick in die durch Mechanisierung erzielte Kostenersparnis (Anlage 2 dieses Unterabschnitts).

Die Vielfalt an Maschinen erklärt sich in der Hauptsache aus der unterschiedlichen Verwendungsnotwendigkeit und -möglichkeit. Hieraus folgt auch der für einzelne Gebiete relativ geringe Prozentsatz der Mechanisierung. Die Entwicklung ist noch nicht abgeschlossen; man erzielt gerade auf diesem Gebiet gute Erfolge, wenn auch nicht verkannt werden darf, daß die Rationalisierungsergebnisse der jeweils ersten Stufe relativ hoch sind (Rosinen-Gebiete) und in der Folge nicht in demselben Grad erreicht werden können.

Beabsichtigt wird eine Beschaffung weiterer Maschinen mit insgesamt 27,5 Millionen DM (für eigene Arbeiten).

Die bisherige Beschaffungspolitik von Gleisbaumaschinen ist im Zusammenhang mit der von der DB verfolgten Politik, nur einen Bruchteil der anfallenden Oberbauarbeiten an Unternehmer zu vergeben, zu sehen. Da die Unternehmer nicht regelmäßig zu Oberbauarbeiten herangezogen werden, war ihnen die Beschaffung von Gleisbaumaschinen kaum zuzumuten. Die Maschinen werden in erster Linie durch die DB beschafft und an die Unternehmer ausgeliehen.

Die *Kommission* hält diese *Art der Vergabe von Oberbauarbeiten nicht für zweckmäßig* (vgl. Ziffer 7). *Sie ist der Meinung, daß bei grundsätzlicher Durchführung der Oberbauarbeiten durch Dritte diesen die Beschaffung geeigneter Maschinen in erforderlichem Umfang zugemutet werden kann.*

Zusammenfassend stellt die Kommission zu dieser Ziffer fest, daß wesentliche Rationalisierungserfolge nur bei starker Verwendung von Betonschwellen und vor allem bei weitergehender Mechanisierung von Handarbeit und bei richtigem Einsatz geeigneter modernster Gleisbaumaschinen zu erzielen sind.

7. Zu der *Durchführung von Oberbauarbeiten* schreibt die DB:

„Ein gewisser Bestand an eigenen Arbeitern darf nicht unterschritten werden. Er ist notwendig zur Stellung der Sicherungsposten, für die Durcharbeitung und kleine Unterhaltung, zum Stellen von Ablösern usw. Die Anzahl der eigenen Arbeiter darf jedoch nicht größer sein als das ganze Jahr hindurch (einschließlich der Wintermonate) wirtschaftlich beschäftigt werden können. Die jetzige Anzahl an eigenen Arbeitern liegt bereits etwas unterhalb der angemessenen Grenze, so daß eine weitere Einschränkung nicht möglich ist. Sie wäre auch unwirtschaftlich, weil im allgemeinen (besonders bei den Unterhaltungsarbeiten) die Unternehmerarbeit teurer ist."

Die hieraus ersichtliche Übung, daß die Unternehmer lediglich zum Spitzenausgleich herangezogen werden, wird von der *Kommission* nicht für wirtschaftlich richtig gehalten.

In Verhandlungen mit der DB und Vertretern des zuständigen Industrieverbands wurde folgendes festgestellt:

a) Die Vergleichsrechnungen für Bahnunterhaltungsarbeiter und für Unternehmerarbeiter geben kein vollständiges Bild, da sie die Mehrkosten der DB aus der späteren Übernahme von Bahnunterhaltungsarbeitern in das Beamtenverhältnis nicht mit enthalten.

b) Die Art der Mittelzuteilung an die für den Oberbau zuständigen Stellen verleitet dazu, die Ausführung der Arbeiten durch bundesbahneigene Kräfte einer Vergabe an Unternehmer vorzuziehen. In den Mitteln für das Oberbauprogramm sind nämlich die sozialen Aufwendungen für die DB-Arbeiter nicht enthalten, während sie bei Vergabe an Dritte aus den Mitteln dieses Programms bestritten werden müssen.

c) In der Bundesrepublik sind rd. 400 Unternehmen (mittelständische Betriebe) vorhanden, die für die DB Oberbauarbeiten ausführen; davon führen jedoch nur 50 Unternehmen diese Arbeiten als ihre Hauptaufgabe durch.

d) Die Unternehmerarbeiter arbeiten im allgemeinen im Gruppenakkord; die DB gewährt ihren Bahnunterhaltungsarbeitern 25 bis 30 v. H. des Lohns als Gedingezuschlag (Akkord), der jedoch in 90 von 100 Fällen gezahlt wird, ohne daß dadurch eine wirkliche Mehrleistung anfällt. Hierfür spricht auch, daß diese „Gedinge" — nach den der *Kommission* zugegangenen Mitteilungen — erst nach Fertigstellung der Arbeit ausgehandelt werden. Begründet wird dieses Verfahren damit, daß vielfach Bundesbahnarbeiter und Unternehmerarbeiter bei der *gleichen* Baumaßnahme zusammen eingesetzt sind und ohne diesen Ausgleich wesentlich unterschiedliche Löhne erhalten würden.

e) Die DB ist an einem relativ großen Bestand an „Bundesbahnarbeitern" interessiert, weil sie den Nachwuchs für die interne Beamtenlaufbahn (einfacher und teilweise mittlerer Dienst) bilden.

f) Nach Erklärungen der Unternehmer sucht die DB gegenwärtig für ihre eigenen Arbeiter und die Gleisbauzüge die einfachsten Arbeiten heraus, während die unangenehmen Arbeiten den Unternehmern überlassen blieben und diese vielfach als Lückenbüßer einspringen müßten. Die *Kommission* hat diese Angaben nicht nachgeprüft.

Die *Kommission* unterscheidet in Anlehnung an den Sprachgebrauch der DB:

Kleine Unterhaltung,

Durcharbeitung,

Gleisauswechslung,

Erneuerung.

Sie empfiehlt, daß grundsätzlich nur die kleine Unterhaltung und ein kleiner Teil der Durcharbeitung durch die DB selbst ausgeführt werden sollten, während die Auswechslung und Erneuerung grundsätzlich an Unternehmer zu vergeben wäre. Das bisherige Verhältnis „bundesbahneigene" Kräfte zu Unternehmerarbeitern mit 75 : 25 sollte zunächst auf 50 : 50 umgestellt werden und stufenweise die Relation 25 : 75 erreichen.

Aus dieser Empfehlung folgt, daß das von der *Kommission* befürwortete *Nachholprogramm* des Investitionsplans für die Oberbauarbeiten *in erster Linie durch Oberbauunternehmer* durchgeführt wird. Zu diesem Zweck sind für einen längeren Zeitraum die Aufträge so zu vergeben, daß den Unternehmern billigste Kalkulation, somit rationellster Menschen- und Maschineneinsatz ermöglicht wird, d. h. große Lose in öffentlicher Ausschreibung, so daß die Unternehmer das ganze Jahr gleichmäßig beschäftigt sind.

An dem im Investitionsplan ausgewiesenen Betrag für die Oberbauarbeiten glaubt die *Kommission* keine Änderungen vornehmen zu müssen, um sicherzustellen, daß das Oberbauprogramm mit Sicherheit ehestens zur Ausführung gelangt. Sie *befürwortet diesen Posten jedoch nur unter der Voraussetzung, daß dieses Nachholprogramm als ausgesprochenes Mittelstandsprogramm realisiert wird.*

Hinsichtlich der notwendig werdenden zusätzlichen Reorganisation beim Oberbaupersonal weist die *Kommission* darauf hin, daß die Zahl der Bundesbahnunterhaltungsarbeiter entsprechend verringert werden und ihr Einsatz der neuen, beschränkten Aufgabenstellung angepaßt werden muß.

8. Einer besonderen Betrachtung unterzog die *Kommission* ferner das Problem der *Wirtschaftlichkeit der Baustoffaufarbeitung.*

Die elektrische Stumpfschweißung der Schienen wird in drei eigenen und mehreren Privatwerken ausgeführt. Genaue Berechnungen haben ergeben, daß die Privatwerke teurer arbeiten. Es könnten daher gegebenenfalls Ersparnisse erzielt werden, wenn weitere eigene Schweißwerke eingerichtet würden. Das gleiche gilt für die Anfertigung der neuen Weichen.

Gegen eine Ausweitung der Eigenfertigung und diesbezüglicher Investierung von Geldmitteln sprechen jedoch verschiedene Gründe, u. a. auch die Bedenken, die allgemein gegen Regiearbeiten der DB geltend zu machen sind.

9. Von verschiedenen Sachverständigen wurde darauf hingewiesen, daß die DB Ersparnisse durch Verkleinerung des Gleisnetzes machen könne. Die DB vertritt folgenden Standpunkt:

„Wenn das Gleisnetz durch Stillegung und Abbau von Strecken erheblich verkleinert würde, könnten gewisse Ersparnisse im Oberbau erzielt werden. Sie dürfen jedoch nicht überschätzt werden. Denn da es sich bei diesen Gleisen fast durchweg um Gleise 2. und 3. Ordnung handelt, würden dadurch die notwendigen Erneuerungen auf längere Zeit hinaus nicht vermindert werden. Diese machen aber den Hauptteil des Oberbauprogramms aus.

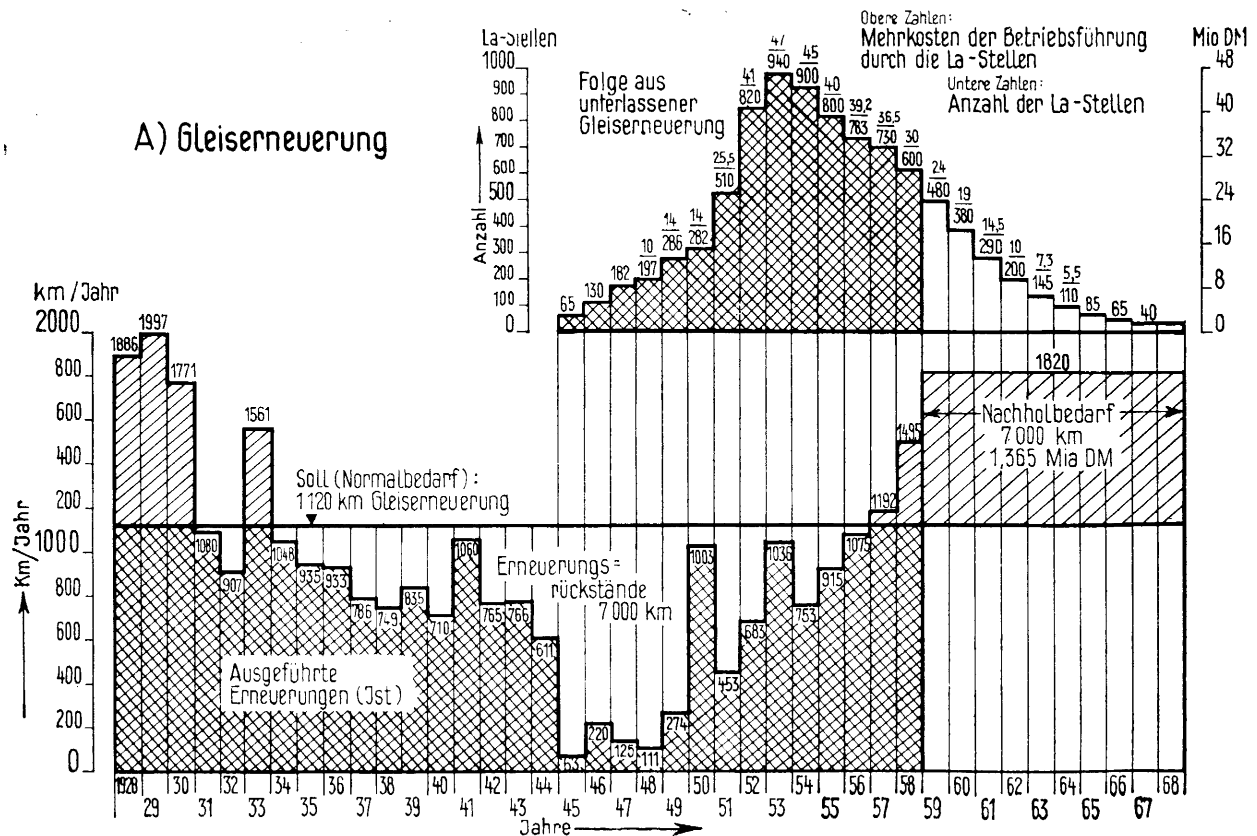
Gelänge es z. B., die Gleise und Weichen um 10 v. H. abzubauen, so könnten an Auswechselung von Altstoffen, Durcharbeitung und kleiner Unterhaltung jährlich gespart werden 0,6827 Millionen Tagewerke = 10,2 Millionen DM. Diesem Betrag stehen allerdings zunächst erhebliche einmalige Ausgaben gegenüber durch Änderung der Gleis- und Signalanlagen.

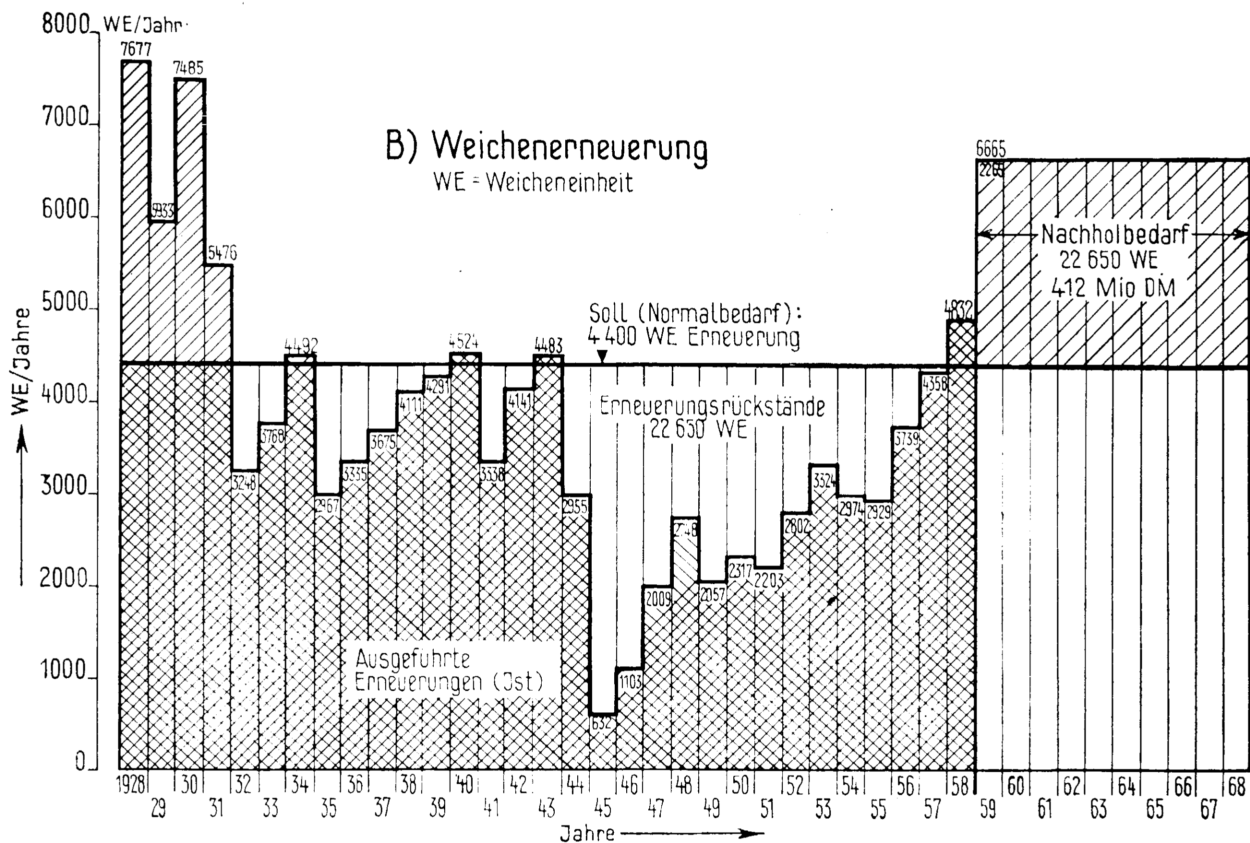
Nach den bisherigen Erfahrungen erscheint es aus politischen Gründen ausgeschlossen, die entbehrlichen Gleise und Weichen wirklich auszubauen. Es ist dazu ein langwieriger Instanzenweg notwendig, der fast immer auf Grund von Einsprüchen politischer Stellen (Gemeinden, Länder, Bundeswehr usw.) zu einer Ablehnung führt."

Die *Kommission* hat den Eindruck gewonnen, daß sich im Streckennetz der DB eine nicht unbeträchtliche Zahl von Kilometer Schienen und Weichen befindet, die durch den Fortschritt in der Technik und Betriebsführung sowie durch Änderung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme entbehrlich geworden sind. Ihre Beseitigung würde jedoch erhebliche Kosten verursachen. Die *Kommission empfiehlt* der DB zu prüfen, inwieweit nach sorgfältiger „Durchleuchtung" von Bahnhöfen und Strecken Gleise und Weichen mit vertretbarem Kostenaufwand ausgebaut werden und damit entsprechende Unterhaltungs- und Erneuerungsaufwendungen eingespart werden können.

Anlage 1
(zum V. Teil Abschnitt B V)

Oberbau





Anlage 2
(Zum V. Teil Abschnitt B V)

Erfolgsanteil der Geräte 1958

Gerätebezeichnung	Beschaffungswert DM	vorhandene Anzahl	Einsparungen gegenüber den Arbeitsgängen von Hand: Tagewerke in v. H.	Einsparungen gegenüber den Arbeitsgängen von Hand: Kosten in v. H.	Anteil an der gesamten Kosteneinsparung: in Millionen DM	Anteil an der gesamten Kosteneinsparung: in v. H.	Anteil aus Mechanisierung an allen Oberbauarbeiten (ohne kleine Unterhaltung)
Bettungsreinigungsmaschine Matisa 2S5 (bahneigene)	454 000	14	86	77	13,035	16,43	3,53
Bettungsreinigungsmaschine Matisa 3C5 (Unternehmer)	550 000	1	94	69	1,225	1,54	0,14
Bettungsreinigungsmaschine Scheuchzer (Unternehmer)	abgeschrieben	1	81	47	0,165	0,21	0,04
Bettungsreinigungsmaschine Heinzelmann (bahneigen)	abgeschrieben	1	90	87	0,106	0,13	0,03
Gleisschwenkkräne	190 000	42	63	37	8,737	11,02	3,23
Gleisverlegekräne	150 000	6	60	32	0,104	0,13	0,02
Portalkransätze, motorisiert	80 000	15	54	27	1,234	1,56	0,41
Weichenbaukräne	240 000	5	90	70	0,612	0,77	0,26
Raupenkleinkräne	40 000	68	83	46	6,160	7,77	2,49
Planierraupen	50 000	48	84	67	5,004	6,31	1,21
Schotterpflüge	17 000	15	92	51	0,689	0,87	0,41
Vibromax-Verdichter (2 Stck.)	26 000	9	75	45	0,104	0,13	0,02
Bettungsbandfertiger (mot)	23 000	16	57	49	0,578	0,73	0,28
Verlegegerät K 1 (mot)	25 000	22	57	21	0,536	0,68	0,48
Lade- und Verlegegerät (2 Stck.)	6 000	104	43	23	0,182	0,23	0,31
Schotterverteiler	140 000	18	88	72	3,013	3,80	1,42
Fahrbare Gleisstopfmaschinen (bahneigene)	200 000	40	78	68	16,927	21,34	8,19
Fahrbare Gleisstopfmaschinen (Unternehmer)	190 000	18	76	56	3,564	4,49	3,08
Kraftstopfer Bosch (4 Stck.)	10 000	400	31	24	7,821	9,86	5,42
Kraftstopfer Jackson (4 Stck.)	14 000	140	34	25	1,019	1,28	1,01
Kraftstopfer LOS u. Wacker (4 Stck.)	9 000	189	41	37	3,241	4,09	2,38
Schaufelgeräte (2 Schaufeln)	abgeschrieben	140	14	7	0,706	0,89	0,57
Schraubmaschinen	4 000	900	61	38	2,724	3,43	1,72
Schienenabzugsvorrichtungen	6 000	40	89	75	1,832	2,31	1,51
					79,318	100,00	38,16

VI. Signalanlagen und Fernmeldeanlagen sowie Bahnübergänge

Stellwerke

1. Während des zweiten Weltkrieges und in den Jahren danach entstanden Erneuerungsrückstände an den Stellwerken; diese sind zum 1. Januar 1959 mit rd. 440 Millionen DM angegeben worden. Dabei ist in Rechnung zu stellen, daß mit der Erneuerung auch eine Modernisierung erfolgt und damit „alte Technik" schrittweise durch „neue Technik" abgelöst wird.

Investitionen auf diesem Sektor verlangen die Beachtung von zwei Grundsätzen:

a) Es kann immer nur eine Investitionsplanung für geschlossene Streckenabschnitte und „Bezirke" vorgenommen werden. Dies bedingt relativ große Investitionsraten.

b) Rationalisierungsüberlegungen erfordern nicht nur den Ersatz „alt" durch „neu", sondern — insbesondere auch im Hinblick auf Ersatzteile, Reparaturen usw. — weitestgehende Benutzung gleicher Bauformen. Die alten Anlagen wiesen etwa 60 verschiedene Bauformen auf. Sie haben sich inzwischen auf rd. 40 verringert.

2. Die DB hat nach dem Kriege planmäßig eine neue Signaltechnik — die sogenannte Dr-Technik — eingeführt. Sie bietet vor allem folgende Vorteile:

a) Sie erhöht die Betriebssicherheit im Vergleich zu der alten Signaltechnik beträchtlich. Diese Erhöhung der Betriebssicherheit läßt sich nicht in Geldwerten ausdrücken. Die Statistik läßt indes an einer Reihe von Beispielen den Rückgang der Unfallhäufigkeit auf großen Bahnhöfen erkennen.

b) Ihre weitgehende Selbsttätigkeit beschleunigt den Betriebsablauf, erhöht dadurch die Leistungsfähigkeit bei betrieblichen Engpässen und entlastet das Bedienungspersonal. Beispiele hierfür sind das Zentralstellwerk in Frankfurt (Main) sowie die Großanlagen in Hannover, Düsseldorf, Köln, Heidelberg und Würzburg.

c) Sie gestattet, die Zahl der Bedienungsstellen, z. B. Stellwerke, herabzusetzen und damit die Zahl der Bedienungskräfte zu vermindern.

3. Bis Ende 1958 wurden 319 Dr-Stellwerke gebaut, wodurch 644 alte Stellwerke entbehrlich wurden. Für diesen Neubau wurden 146,5 Millionen DM aufgewendet. (Die Kosten eines Dr-Stellwerks betragen im Durchschnitt 460 000 DM). Insgesamt mußte für diese Dr-Stellwerke das Unterhaltungspersonal um 32 Köpfe erhöht werden, das Bedienungspersonal konnte um 1354 Köpfe vermindert werden.

4. Das weitere Rationalisierungstempo hängt entscheidend von dem Umfang und der Leistungsfähigkeit der Planungsstellen und des Signaldienstes der DB ab. Der vorhandene, eingespielte Apparat brauchte nicht unbedingt vergrößert zu werden — schon um für spätere Zeiten keine personellen „Überhänge" zu haben. Es müßte möglich sein, daß die für den Signaldienst zuständigen Stellen der DB bei entsprechender Rationalisierung der Planungsarbeiten ein größeres Arbeitsvolumen als heute bewältigen, insbesondere wenn sie sich darauf einstellen können, langgehegte Wünsche durch eine verbindliche Zusage der Realisierung über einen längeren Zeitraum hinweg zu verwirklichen. Rechnet man noch hinzu, daß man von einer stoßweisen Auslastung dieser Stellen zu einer kontinuierlichen Inanspruchnahme übergehen wird, dann darf man eine um rd. 20 v. H. höhere Leistungsfähigkeit veranschlagen.

Zur Zeit wird bei der DB sicherlich ein erheblicher Teil der Arbeitskraft der Signalbüros usw. durch die Beseitigung akuter Schwierigkeiten in Anspruch genommen, und zwar vor allem zur Verbesserung bestehender Signalanlagen, um neu aufkommenden Verkehrsbedürfnissen durch Einbau zusätzlicher Weichen und Signale Rechnung zu tragen sowie zur Anpassung der Technik alter Stellwerkseinrichtungen an benachbarte moderne Sicherheitsanlagen. Diese Arbeiten könnten wesentlich verringert werden, wenn man zu einer „streckenweisen Planung" der Bauvorhaben überginge. Eine solche planmäßige Gestaltung der Bauvorhaben gestattet eine weitere Auslastung der gegebenen Kapazität um etwa 20 v. H. Aus einer Verlagerung des Schwergewichtes auf den Neubau folgt zwangsläufig eine Einschränkung der planmäßigen Unterhaltung. Setzt man die Erhöhung der Kapazitätsausnutzung durch diese Verlagerung = 10 v. H., so kann insgesamt mit einer um rd. 50 v. H. erhöhten Auslastung gerechnet werden. Dies bedeutet eine entsprechend beschleunigte Durchführung der Vorhaben sowie ein schnelleres Eintreten sicherer Rationalisierungserfolge.

Darüber hinaus wird die DB sicherlich bestimmte Strecken der Signalindustrie zur Durchplanung übertragen können. Ähnlich wie andere europäische Eisenbahnen könnte sich die DB bei solchen Vorhaben auf die betriebliche Aufgabenstellung und auf die Kritik sowie die Überwachung der Planungsarbeiten beschränken. Man wird die dadurch erhöhte Leistungsfähigkeit der Signalplanung der DB mit weiteren 30 v. H. veranschlagen können. Die *Kommission* erwartet auf Grund von Gesprächen mit Sachverständigen und Vertretern der Industrie, daß die *Industrie* durch eigene organisatorische Maßnahmen eine Steigerung ihrer Leistungsmöglichkeiten um weitere 20 v. H. vornehmen kann. Die *Kommission* hält bei Zusammenrechnung aller Werte eine Leistungssteigerung um das Doppelte für möglich.

5. Das Rationalisierungstempo wird ferner durch die Kapazität der Signalindustrie wesentlich bestimmt. Die neue Dr-Technik wird von zwei deutschen Firmen geliefert, deren Kapazität Ende 1958 auf eine jährliche Bausumme von 45 Millionen DM abgestellt war. Diese Kapazität dürfte sich ohne große Investitionen und ohne „Überhangbildung" erheblich erhöhen lassen, wenn die Planungen Schritt

halten und langfristige Aufträge gesichert sind. Wenn eine Kontinuität der Auftragvergabe über einen 10-Jahres-Zeitraum mit einem entsprechenden Auftragvolumen gewährleistet ist, dürfte mit einer Verdoppelung der Lieferungsmöglichkeiten zu rechnen sein.

6. Die bisherigen Investitionsplanungen der DB auf diesem Gebiet sind auf eine jährliche Bausumme von 51 Millionen DM abgestellt. Die geplante Nachholung des Rückstandes ist auf 40 Jahre insgesamt und innerhalb dieses Rahmens auf eine genauere Planung für die ersten 10 Jahre verteilt, wobei mit einem Nachholbedarf von etwa 110 Millionen DM für je 10 Jahre gerechnet wird. Die *Kommission* nimmt an, daß auf Grund der in Ziffer 4 und 5 vorgeschlagenen Leistungssteigerungen die Umstellung des gesamten Signalwesens in *20 Jahren* durchgeführt werden kann.

7. Beide Aufwendungen (Normal- und Nachholbedarf) werden nach den vorliegenden Planungen dazu benutzt, eine Umwandlung der gesamten Signaltechnik herbeizuführen. Aus dem derzeitigen Bestand von 10 247 Stellwerken alter Technik und 306 Stellwerken neuer Technik werden nach 20 Jahren ein Bruchteil von Stellwerken neuer Technik entstanden sein.

8. Auf Grund vorliegender Erfahrungen werden am Ende des ersten Jahrzehnts 81 Millionen DM an Personalkosten, d. h. jährlich rd. 8 Millionen DM, eingespart sein.

Selbstblocksignale

9. Außer der Umwandlung von Stellwerken alter Technik in solche der Dr-Technik können durch Umwandlung von handbedienten Blockstellen in automatische Blockstellen große Rationalisierungserfolge erzielt werden.

Im Bereich der DB gibt es 919 Blockstellen, die von Wärtern bedient werden. 233 dieser Blockstellen sind reine Signalbedienungsstellen, bei 419 ist außerdem eine Schranke zu bedienen und bei 267 ist den Blockwärtern zusätzlich die Bedienung von Haltestellen übertragen.

10. Der Aufwand für die Umwandlung einer handbedienten Blockstelle in eine automatische Blockstelle wird mit 80 000 DM angegeben. Der Betrag erscheint sehr hoch und müßte bei entsprechendem Auftragvolumen erheblich gesenkt werden können. Rechnet man eine Blinklichtanlage mit Halbschranke zu 40 000 DM [vgl. Ziffer 16 (2)] und nimmt man an, daß die 267 Blockwärter mit Verkehrsaufgaben ebenfalls Bahnübergänge zu bewachen haben, so erhält man unter Berücksichtigung der Gemeinschaftseinrichtungen einen mittleren Aufwand von 110 000 DM für den Ersatz einer Blockstelle durch zwei Selbstblocksignale.

11. Auf den meisten Strecken, die bislang mit Selbstblock ausgerüstet worden sind, ist die Zahl der Signale vermehrt worden, um eine dichtere Zugfolge zu erzielen und damit die Leistungsfähigkeit der Strecke zu erhöhen. Das Verhältnis zwischen den mit Handblock betriebenen Signalen und den Selbstblocksignalen schwankt zwischen 1 : 2 und 1 : 5 und liegt im Mittel bei 1 : 3, d. h. an Stelle von 2 Handblocksignalen treten 6 Selbstblocksignale.

12. Bei Ersatz einer Blockstelle werden 3 Köpfe eingespart. Wenn nun an Stelle der früheren 2 Handblocksignale 6 Selbstblocksignale mit 3 × 110 000 DM Baukosten treten, so ist der Bauaufwand für einen eingesparten Blockwärter 110 000 DM, wenn die Kosten der sonst zusätzlich notwendigen Blockposten nicht berücksichtigt werden. Andernfalls beträgt er nur 37 000 DM.

Bahnübergänge

13. Für die Schrankenbedienung (Bewachung der Bahnübergänge) wurden von der DB im Geschäftsjahr 1956 17 488 Tagewerksköpfe aufgewendet. Die jährlichen Ausgaben für Bedienung und Unterhaltung der 38 500 Bahnübergänge belaufen sich nach Angaben der DB auf 170 Millionen DM.

14. Die DB hat auch hier mit Rationalisierungen begonnen. Von 1953 bis 1957 wurden 49 Millionen DM investiert. Damit konnten 1700 Bahnübergänge aufgehoben, nahezu 1000 Blinklichtanlagen und 1100 Anrufschranken mit und ohne Wechselsprechanlage eingebaut sowie über 2000 Sichtverbesserungen durchgeführt werden. Durch diese Maßnahmen ist es nach Angaben der DB gelungen, jährliche Ersparnisse von etwa 16 Millionen DM zu erzielen.

15. Der relativ hohe jährliche Aufwand für Bedienung und Unterhaltung der Bahnübergänge reizt zu einer vergleichenden Betrachtung mit den Verhältnissen in anderen europäischen Ländern.

Eine vergleichende Übersicht über die Anzahl der bewachten Bahnübergänge bei den ausländischen Bahnen im Vergleich zur Bundesrepublik konnte nicht beigebracht werden. Die DB stellte aus der Unfallstatistik der Union Internationale des Chemins de fer (UIC) für 1957 eine Zusammenstellung zur Verfügung (Anlage zu diesem Abschnitt). Hieraus ergibt sich folgendes:

a) In der Gesamtzahl der Bahnübergänge liegen die Bundesrepublik und Frankreich etwa gleich. Während jedoch der Prozentsatz der Bahnübergänge ohne technische Sicherung in der Bundesrepublik bei etwa 46 v. H. sämtlicher Bahnübergänge liegt, weist er in Frankreich nur 38 v. H. aus. Es sollte nach *Meinung der Kommission* daraus jedoch nicht der Schluß gezogen werden, die Zahl der beschrankten Übergänge zu erhöhen; vielmehr sollte mit Nachdruck darauf hingewirkt werden, die Zahl der Übergänge zu vermindern, d. h. in stärkerem Umfang als bisher Bahnübergänge aufzulassen oder zusammenzulegen.

b) Von den vorhandenen Bahnübergängen, die durch Schranken oder durch andere „feste Abschlüsse" gesichert sind, entfallen etwa 7800 auf klassifizierte Straßen und auf Wege mit Kraftfahrzeugverkehr. Es war hier zu prüfen, ob diese 7800 Schranken nicht nach französischen Erfahrungen durch Blinklicht mit zugbedienter Halbschranke gesichert werden können. Die Kosten einer solchen Sicherung liegen nach französischen Beispielen bei etwa 35 000 DM, so daß für alle diese Übergänge ein einmaliger Aufwand von 273 Millionen DM entstehen würde.

Diesem einmaligen Aufwand steht gegenüber, daß für die Bedienung und Vorhaltung der heute insgesamt bestehenden Schranken jährlich rd. 170 Millionen DM aufgebracht werden müssen.

16. Die Frage nach der Realisierung einer solchen einmaligen Investition und der daraus resultierenden Verringerung der jährlichen Bedienungs- und Vorhaltungskosten ergab folgendes:

(1) Die DB hat lediglich 6600 Bahnübergänge als für „Rationalisierungsmaßnahmen geeignet" bezeichnet. Sie hat diese Zahl wie folgt errechnet:

	14 800	Gesamtzahl der vorhandenen beschrankten Bahnübergänge
—	2 300	Bahnübergänge mit Anrufschranken (in der Regel keine besonderen Bedienungskosten);
—	3 200	Bahnübergänge mit Schranken, die dauernd von anderen Stellen (Blockstellen, Stellwerken, Aufsichtsbeamten usw.) mitbedient werden können;
—	2 700	Bahnübergänge in der Nähe und innerhalb von Bahnhöfen, die mehr als 3 Gleise kreuzen und mit vertretbaren Kosten auch nicht durch Kreuzungsbauwerke beseitigt werden können.
	6 600	Bahnübergänge verbleiben für Rationalisierungsmaßnahmen.

(2) Es werden für Blinklichtanlagen mit Halbschranken nicht — wie in Frankreich — 35 000 DM, sondern 51 000 DM veranschlagt. Für die Kalkulation dieser Anlage hat die DB der *Kommission* zwei verschiedene Zahlen vorgelegt. Einmal wurde von einem Durchschnittssatz von 40 000 DM ausgegangen; in einer sogenannten „Musterkalkulation" rechnete man mit 51 000 DM. Es ist nicht ersichtlich, ob hier eine ein- oder zweigleisige Strecke zugrunde gelegt, ob Gegenfahrten und der Umfang der Bahnhofsabhängigkeit berücksichtigt wurden. Es ist möglich, daß die Differenz zum Teil in einer unterschiedlichen Verrechnungsmethode der Kosten für die Verkabelung, zum Teil aber auch in einer aufwendigeren Ausstattung beruht.

(3) In der Öffentlichkeit ist der Eindruck entstanden, als sei der DB bei der Errichtung von Blinklichtanlagen mit Halbschranke durch fehlende Zustimmung des Bundesministers für Verkehr gehemmt worden. Nach den Ermittlungen der *Kommission* trifft dies nicht zu. Aus einem Bericht der Hauptverwaltung der DB vom 20. August 1959 geht hervor, daß sie vor einem vermehrten Einbau von Blinklichtanlagen mit Halbschranken noch eingehende Beobachtungen und Untersuchungen über das Verhalten der Straßenbenutzer nach Zurückziehung der Wärter für notwendig hält.

Im Gegensatz zur Hauptverwaltung der DB hält der Bundesminister für Verkehr im Hinblick auf die seit Jahren vorliegenden Erfahrungen aus den USA und in Europa eine solche Sammlung von weiteren Erfahrungen nicht für erforderlich. Die DB hat in ihren Berichten an die Union Internationale des Chemins de fer (UIC) aus dem Jahre 1958 und 1959 ausdrücklich bestätigt, daß die mit Blinklichtanlagen mit Halbschranken gesammelten Erfahrungen nur positiv seien. In den Berichten an die UIC heißt es einmal: „Unsere Erfahrungen mit zugbedienten Halbschranken sind als gut zu bezeichnen", und zum anderen: „Die Erfahrungen mit zugbedienten Anlagen sind zufriedenstellend". Diese Feststellungen decken sich mit Veröffentlichungen über die Erfahrungen in den USA (z. B. Eisenbahntechnische Rundschau, Heft 7/1956, S. 289, 293). In Frankreich waren bereits im Frühjahr 1957 über 1000 Sicherungsanlagen mit Halbschranken in Betrieb. Auch hier wurden nur positive Erfahrungen mitgeteilt. Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung in Bern hat in ihrem Jahresbericht 1957 u. a. wie folgt Stellung genommen:

> „Die Installation der Halbbarrieren mit Blink- und Glockensignalen bieten in bezug auf die Sichtbarkeit die Vorteile der Barrieren bei Tag und der optisch-akustischen Signale bei Nacht. Da sie vollautomatisch sind, gewähren sie einen hohen Grad von Betriebssicherheit. Die Bahnverwaltungen können dank der Halbbarrieren die Betriebs- und Personalkosten senken. Es ist durchaus möglich, daß die automatische Halbbarriere, versehen mit den optisch-akustischen Signalen und mit einer zweckmäßigen Beleuchtung, wobei zusätzlich durch eine Trennungs-Insel die beiden Fahrbahnen getrennt werden, die *optimale und ideale Sicherung der Bahnübergänge darstellt.*"

Bei dieser Sachlage hält auch die Kommission ein weiteres Abwarten nicht mehr für vertretbar.

Auf der anderen Seite ist nicht zu verkennen, daß die Durchführung der empfohlenen Rationalisierungsmaßnahmen häufig einem Unverständnis der Bevölkerung und erheblichen verwaltungstechnischen Schwierigkeiten begegnet. Für jede Beseitigung eines Bahnüberganges sowie für jede nennenswerte Änderung der Sicherungsart eines Bahnüberganges muß ein landespolizeiliches Begutachtungsverfahren durchgeführt werden. Wenn auch nur eine Behörde

(Gemeinde, Kreis, Verkehrspolizei, Regierungspräsident usw.) Einspruch gegen die beabsichtigte Maßnahme erhebt, muß der Bundesminister für Verkehr entscheiden — ein sehr zeitraubendes Verfahren, das außerordentlich viel Verwaltungsarbeit erfordert und dennoch nicht immer zum Erfolg führt. Auch aus diesem Grunde ist eine *Überprüfung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit dem Ziele einer Vereinfachung des Verfahrens notwendig* (vgl. Begründung zu § 23 des Vorschlags der *Kommission* für ein neues Bundesbahngesetz).

(4) Aus Untersuchungen, welche die *Kommission* bei einzelnen Strecken vorgenommen hat, hat sie die Überzeugung gewonnen, daß das gesamte Sicherungswesen für Eisenbahnübergänge erheblich überbesetzt ist und bei weitem das Maß überschreitet, das technisch und wirtschaftlich vertretbar ist. Die größte Zahl der Wegübergänge stammt aus Zeiten, wo die Menschen gegenüber der Eisenbahn und dem Überqueren von Eisenbahnlinien eine völlig andere Einstellung hatten als heute. Die moderne Auffassung und Erziehung geht angesichts der technischen Entwicklung dahin, daß der Mensch für seine Sicherheit in erster Linie selbst verantwortlich ist und von sich aus diejenige Vorsicht beachten muß, die bei einer Kreuzung öffentlicher Verkehrswege geboten ist. Deshalb sind auch besondere Sicherungsmaßnahmen bei der Kreuzung von Feldwegen mit klassifizierten Straßen entweder gar nicht oder nur in Ausnahmefällen vorhanden. Auch bei der Eisenbahn würde es sich empfehlen, die aus dem vorigen Jahrhundert stammenden Vorstellungen zu überwinden und sich bei Kreuzungen mit Wegen oder wenig befahrenen Straßen mit Warnzeichen (nebst Reflex-Einrichtungen) zu begnügen. Dies ist auch in anderen Ländern üblich und hat sich bewährt. Ferner erscheint es gerechtfertigt, angesichts der fortgeschrittenen Modernisierung in der Landwirtschaft die Zahl der Übergänge wesentlich zu verkleinern. Dies alles würde dazu führen, den Sicherungsaufwand der DB in durchaus zumutbarer Weise zu verringern. Es würde weiter möglich sein, bei der Umwandlung von Nebenstrecken in Hauptstrecken erhebliche Kosten für zusätzliche Sicherungsanlagen einzusparen.

17. *Zusammenfassend ist die Kommission der Meinung,* daß auf dem Gebiet der Bahnübergänge erhebliche Rationalisierungsreserven für die DB liegen und daß hier ein dankbares Feld für echte, schnellwirkende Einsparungen gegeben ist.

Die Kommission empfiehlt folgendes:

(1) Die Vorschriften über die Sicherung der Wegübergänge sind mit dem Ziel einer Lockerung, Vereinfachung und Präzisierung zu überprüfen.

(2) Bei den vorhandenen 14 800 beschrankten Bahnübergängen ist folgendes anzustreben:

a) Verstärkte Beseitigung durch Kreuzungsbauwerke oder

   Zusammenlegung von Übergängen und Verlegung von Wegen.

b) Vermehrte Aufstellung von Warnzeichen, wo dies nach der Verkehrsbedeutung des Übergangs ausreicht.

c) Verstärkte Ausrüstung von Bahnübergängen mit Anrufschranken. Über die vorhandenen 2300 Bahnübergänge, die bereits mit Anrufschranke versehen sind, könnten mindestens 2000 weitere Übergänge in der gleichen Weise mit Fernsteuerung und Fernüberwachung eingerichtet werden.

d) Die verbleibenden beschrankten Bahnübergänge wären an mehrgleisigen Bahnen durch Blinklichtanlagen mit Halbschranken und an eingleisigen Bahnen durch vereinfachte Blinklichtanlagen (mit „Lokführer-Überwachung") zu ersetzen. Blinklichtanlagen mit Halbschranken sollten grundsätzlich fernüberwacht werden.

Die *Kommission* ist der Auffasung, daß sich der hierfür notwendige Aufwand in wenigen Jahren bezahlt macht und somit eine Rationalisierungsmaßnahme erster Ordnung darstellt (Näheres vgl. VI. Teil — Investitionsplan).

Hinsichtlich der *Kostentragung* spricht sich die *Kommission* dafür aus, daß — wie in dem Regierungs-Entwurf für ein neues Kreuzungsgesetz vorgesehen — auf Grund des Veranlassungsprinzips (mit Vorteils-Ausgleich) die Baulastträger entsprechend herangezogen werden. Dies werden nach Lage der Sache in den meisten Fällen die Baulastträger für die Straße sein.

Bezüglich der Kosten für die Unterhaltung und Bedienung der bestehenbleibenden beschrankten Bahnübergänge sollten nach dem Vorschlag der *Kommission* die Kosten in Zukunft zwischen der DB und den „Wegepflichtigen" hälftig geteilt werden.

Sonstiges Signal- und Fernmeldewesen

18. Auf diesem Gebiete wurden durch Rationalisierungen, die als allgemein bekannt vorausgesetzt werden können, nicht unbeträchtliche Ersparnisse erreicht, so z. B.:

a) Ersatz der rd. 76 000 Petroleum- durch Propan-(Gasdauerbrand)laternen mit einem Kostenaufwand von 10 Millionen DM brachte eine jährliche Ersparnis an Personalkosten von etwa 10 Millionen DM. Das Vorhaben ist abgeschlossen.

b) Einrichtungen für induktive Zugbeeinflussung — sogenannte Indusi-Einrichtungen — wurden an den elektrischen Lokomotiven angebracht (bisher 500 Ellok). Dadurch konnte der „Beimann" zurückgezogen werden. Mit dieser Maßnahme wurde eine jährliche Ersparnis an Personalkosten von etwa 9 Millionen DM erreicht.

   Diese Investition wird weiterhin durchgeführt. Es ist im Zuge der Elektrifizierung beabsichtigt, die auf den wichtigsten Hauptstrecken verkeh-

renden Triebfahrzeuge bei einem Gesamtaufwand von 65 Millionen DM mit Indusi zu versehen. Voraussichtlich werden damit 2700 elektrische Lokomotiven ausgerüstet, so daß durch Fortfall des „Beimanns" jährlich rd. 50 Millionen DM eingespart werden können.

c) Rangierfunk:

Die Vorteile dieser Rationalisierung liegen in: Leistungssteigerung, Beschleunigung der Betriebsentwicklung, Rückgang der Unfälle, bessere Ausnutzung der Rangierlok durch Verringerung der Standzeiten.

Die Ausrüstung der wichtigsten Rangier- und Personenbahnhöfe ist im wesentlichen abgeschlossen. Künftig werden nur noch einzelne Bahnhöfe von Fall zu Fall mit Rangierfunk ausgerüstet.

d) Sprachspeicher und Hellschreiber:

Die rd. 14 000 Morse-Apparate wurden durch 1600 Sprachspeicher und 300 Hellschreiber für rd. 3 Millionen DM ersetzt. Die Einsparung betrug nach Angaben der DB jährlich rd. 4,9 Millionen DM.

Ob Sprachspeicher nur wegen der Sicherung vor möglicher Strafverfolgung bei Unfällen in dem Umfange erforderlich und zweckmäßig sind, erscheint der *Kommission* zweifelhaft.

e) Umstellung der Fernschreib-Einrichtungen auf Wählbetrieb und Blattschreiber:

Die Rationalisierung wurde schon vor 1954 durchgeführt. Bei 1,3 Millionen DM Aufwand wurde eine jährliche Einsparung von rd. 1,2 Millionen DM erzielt.

f. Selbsttätige Rottenwarnanlage:

Sie befindet sich zur Zeit in der Entwicklung. Voraussagen über Wirtschaftlichkeit sind noch nicht möglich.

19. ***Abschließend bemerkt die Kommission zu dem Unterabschnitt „Signalanlagen usw." folgendes:***

Die DB hat bei ihren Vorlagen im wesentlichen den Ersatz von Stellwerken alter Bauart durch Dr-Stellwerke, getrennt davon die Aufhebung von Blockstellen durch Selbstblocksignale, weiterhin unabhängig davon die Bahnübergänge und schließlich die sonstigen Signalanlagen im weiteren Sinne wie Indusi- und Fernmeldeanlagen, behandelt.

Soll die Rationalisierung höchsten Wirkungsgrad bringen, so können die aufgeworfenen Fragen nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Die neuzeitliche Signal-, Fernmelde- sowie Bahnübergangstechnik gestattet es, von *dezentraler* Betriebsführung zu *zentraler* Betriebsführung überzugehen, das heißt den Betrieb von Knotenpunkten aus zu führen und die Unterwegsbahnhöfe in der Betriebsführung personell auszuschalten. Es kann im Betrieb ohne Einbuße an Sicherheit *rationeller* gearbeitet werden.

An Stelle von etwa 8000 Stellen bei dezentraler Betriebsführung läßt sich der Betrieb bei zentraler Betriebsführung (das heißt Einsatz von Strecken-Zentralstellwerken, Fernsteuerung, Zugnummermeldung, Zentralblock, zentrale Behandlung der Bahnübergänge usw.) von einigen hundert „Knoten" aus bewerkstelligen. Die Art der technischen Durchführung müßte der Bedeutung der Strekken entsprechend aus finanziellen Gründen verschieden sein, wenn man höchste Rationalisierungseffekte erzielen will.

Die Kommission empfiehlt daher,

a) zu studieren, welche Erfolge durch zentrale Betriebsführung mit Hilfe moderner technischer Mittel erzielt werden können;

b) Karten und Zusammenstellungen für das gesamte Netz auszuarbeiten, aus denen die zweckmäßigste Art der Durchführung der Rationalisierungseffekte zu ersehen ist;

c) gleichzeitig mit der Elektrifizierung von Strekken zentrale Betriebsführung anzuwenden.

Die *Kommission* verkennt nicht, daß diese Technik mit einem ganz erheblichen Kostenaufwand verbunden ist und deshalb auf ihren Rationalisierungseffekt mit besonderer Sorgfalt geprüft werden muß. Der *Kommission* vorgelegte Schätzungen haben ergeben, daß eine Investition von 3,3 Mrd. DM für diese zentrale Betriebsführung sich in etwa 10 Jahren bezahlt machen würde. Die *Kommission* hat keine Möglichkeit gehabt, diese Voraussagen nachzuprüfen.

Zu den Positionen *Brücken, Tunnel, Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen* hat die *Kommission* keine Bemerkungen zu machen, weil hier besondere Rationalisierungsmöglichkeiten im allgemeinen nicht bestehen.

Anlage
(zum V. Teil Abschnitt B VI)

Bahnübergänge
nach der Sonderübersicht des Internationalen Eisenbahnverbandes (UIC) über Unfälle an Bahnübergängen im Geschäftsjahr 1957

Land	Anzahl der Bahnübergänge ohne Fuß- und Privatübergänge									
	Insgesamt		mit Schranken		mit Blinklichtanlagen				ohne technische Sicherung	
					mit Halbschranken		ohne Schranken			
		v. H.		v. H.		v. H.		v. H.		v. H.
Deutschland a) Deutsche Bundesbahn . .	32 746	100	17 170	52,5	15	—	993	3,0	14 562	44,5
b) Verband nichtbundeseigener Bahnen (VDNE) . .	10 633	100	401	4	—	—	167	1,6	10 065	94,4
Österreich Österreichische Bundesbahnen	8 935	100	2 829	31,6	1	—	34	0,4	6 071	68
Belgien Nationale Gesellschaft der Belgischen Eisenbahnen . .	4 250	100	1 807	42,52	1	0,02	394	9,27	2 048	48,19
Dänemark Dänische Staatsbahnen . . .	1 162	100	554	47,6	27	2,3	280	24,1	301	26,0
Frankreich Nationale Gesellschaft der Französischen Eisenbahnen .	30 727	100	18 395	59,9	854	2,8	—2	—	11 476	37,3
Großbritannien Britische Eisenbahnen . . .	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Italien Italienische Staatsbahnen . .	11 730	100	10 283	87,66	2	0,02	—	—	1 445	12,32
Luxemburg Nationale Gesellschaft der Luxemburgischen Eisenbahnen	321	100	260	81	—	—	7	2,2	54	16,8
Norwegen Norwegische Staatsbahnen .	8 673	100	269	3,1	.	.	78	0,9	113	1,3
Niederlande Niederländische Eisenbahnen	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Schweden Schwedische Staatsbahnen .	(5 761)	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Schweiz Schweizerische Bundesbahnen	3 178	100	1 650	52	—	—	105	3	1 423	45
Spanien Nationales Netz der Spanischen Eisenbahnen	9 689	100	2 376	24,5	3	—	26	0,3	7 284	75,2
USA	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.

Anmerkung: Das Zeichen . an Stelle einer Zahl zeigt an, daß diese Zahl nicht bekannt ist.
Das Zeichen — an Stelle einer Zahl zeigt an, daß die Zahl gleich Null ist.

VI. TEIL

Der Investitionsplan
(10-Jahres-Plan und 4-Jahres-Abschnitt)

Vorbemerkung

Der *Kommission* hat zunächst ein langfristiger Investitionsplan aus dem Jahre 1965 vorgelegen, der in erster Linie unter etatrechtlichen Gesichtspunkten aufgestellt war und keinen Einblick in die technische und betriebswirtschaftliche Zweckmäßigkeit der von der DB in Aussicht genommenen Investitionen gewährte. Infolgedessen wurde die Hauptverwaltung der DB Ende Februar 1959 gebeten, einen 10-Jahres-Plan zu erstellen, der den Änderungen der Verkehrsstruktur und der technischen Entwicklung Rechnung tragen sollte.

Mit Schreiben vom 19. August 1959 ist dieser 10-Jahres-Plan der *Kommission* übergeben worden. Die einzelnen Positionen und ihre Höhe sind aus Anlage 1 zu diesem Berichtsteil ersichtlich.

A. 10-Jahres-Plan

1. Die Netto-Investitionen des 10-Jahres-Plans belaufen sich auf 23 645 Millionen DM, die Brutto-Investitionen auf 24 943 Millionen DM. In letzteren sind 741 Millionen DM Zuschüsse Dritter und 547 Millionen DM Schrotterlöse enthalten. Nach den Berechnungen der DB entfallen von der Gesamtsumme in Höhe von 24 943 Millionen DM 20 673 Millionen DM auf Ersatzinvestitionen und 4270 Millionen DM auf Anlagenzuwachs.

Die Höhe der Ersatzinvestitionen erklärt sich daraus, daß auch die Erweiterung der elektrischen Zugförderung und die Verdieselung insoweit als Ersatzinvestitionen ausgewiesen werden, als sie dem Ersatz von Dampflok dienen. Der Investitionsplan sieht 900 Millionen DM Investitionen nach dem Kreuzungsgesetz vor. Dieser Betrag würde nach der Konzeption der in Vorbereitung befindlichen Neuregelung des Kreuzungsrechts zum weitaus größten Teil den Trägern der Straßenbaulast zufallen. Außerdem wurden nachrichtlich weitere 880 Millionen DM Investitionen für den Wohnungsbau aufgeführt, mit denen sich die *Kommission* nicht näher befaßt hat. Sie steht auf dem Standpunkt, daß weitere Wohnungsbauten von den Wohnungsbaugesellschaften der DB nur noch in dem Umfange durchgeführt werden können, als es diesen Rechtsträgern des Wohnungsbaus möglich ist, eine Finanzierung ohne Rückgriff auf Mittel der DB sicherzustellen.

2. Nach der Durchführung des Investitionsplans Ende 1970 werden noch etwa 3200 Dampflok vorhanden sein.

Wenn innerhalb der 10-Jahres-Periode jedoch die Strukturwandlung im Zugförderungsdienst noch weiter getrieben werden sollte, und zwar bis zu einem Restbestand von nur 1000 Dampflok, so würde dies eine zusätzliche Investition für die Umstellung auf Dieseltriebfahrzeuge (einschließlich entsprechender Investitionen in den Ausbesserungswerken und Betriebswerken sowie in Tankanlagen für Dieseltriebfahrzeuge) von 1642 Millionen DM erforderlich machen.

Wollte man auch die dann noch verbleibenden restlichen 1000 Dampflok durch Dieseltriebfahrzeuge ersetzen, so müßten weitere 810 Millionen DM aufgewendet werden.

3. Der 10-Jahres-Plan sieht eine Verbesserung der Rentabilitätsverhältnisse der DB ohne Berücksichtigung kalkulatorischer Zinsen von 844 Millionen DM vor. Dabei konnte die Rentabilität nur für 77 v. H. der Investitionsvorhaben berechnet werden. Was die Ermittlung der Verbesserung der Brutto-Rentabilität anbelangt, so hegt die *Kommission* Zweifel, ob die Mehrabschreibungen bei einer Zunahme der Netto-Investitionen um annähernd 12 000 Millionen

DM richtig errechnet worden sind; nach der Berechnung der DB entfallen 4300 Millionen DM auf Anlagenerweiterungen und die restlichen 7700 Millionen DM auf die die Anlagenabschreibungen übersteigenden Ersatzinvestitionen.

Von den zu erwartenden Einsparungen in Höhe von 844 Millionen DM entfallen nach Angaben der DB 388 Millionen DM auf Personalkosten. Dies entspricht einer Personalersparnis von 41 000 Köpfen.

4. Die Analyse des vorgelegten Investitionsplans hat ergeben, daß die *größten Rentabilitätsverbesserungen* auf dem Gebiete der *Elektrifizierung*, der *Verdieselung* und auf dem der *Modernisierung* der *Signalanlagen* sowie auf dem Gebiete der *Bahnübergänge* zu erzielen sind, sofern man im letzteren Falle die Kosten der Umwandlung beschrankter Wegübergänge in Kreuzungsbauwerke nicht berücksichtigt.

Das Modernisierungsprogramm für das Signalwesen soll nach den Plänen der DB innerhalb von 40 Jahren durchgeführt werden. Dies wurde zunächst mit mangelnder Kapazität der Industrie und der eigenen Signalbüros begründet. Eine weitere Nachprüfung ergab jedoch, daß die deutsche Industrie durchaus in der Lage wäre, etwa das Doppelte des bisherigen Auftragsvolumens zu fertigen, wenn durch ein über mehrere Jahre verteiltes, eindeutiges Bauprogramm eine kontinuierliche Beschäftigung ohne Leerlauf gewährleistet ist. Auch können die Planungsarbeiten ohne Personalvermehrung bei der DB rechtzeitig geleistet werden, wenn die Arbeiten zwischen DB und Industrie richtig aufgeteilt sind.

5. Die *Kommission ist der Auffassung,* daß der *Investitionsplan der DB* noch in *erheblichem Maße modifiziert werden muß.* Die DB hat dazu selbst erklärt: „Eine gewisse Unsicherheit für die Auswahl der Einzelvorhaben ist dadurch gegeben, daß zur Zeit noch keine eindeutige Konzeption für die Entwicklung des Verkehrs vorliegt, z. B. zur Frage des Expreßguts, des Eilguts und des Frachtstückguts, des Berufspendler-Verkehrs und ähnlichem mehr".

In der Tat haben die gesamten von der *Kommission* durchgeführten Untersuchungen gezeigt, daß der DB zur Zeit noch eine klare Konzeption der künftigen Gestaltung ihres Unternehmens fehlt, und zwar sowohl im Hinblick auf ihr zukünftiges Verkehrsangebot als auch bezüglich der organisatorischen und technischen Gestaltung der Betriebsführung. Eine derartige Unternehmens-Konzeption ist jedoch die erste und wichtigste Voraussetzung für jede Investitionsplanung; denn die Investitionen sind ja nur ein Mittel, das Unternehmen in der Richtung auf das angestrebte Ziel hin weiter zu entwickeln.

Die *Kommission* hat unter Berücksichtigung vorstehender Gesichtspunkte davon Abstand nehmen müssen, die Einzelprojekte des 10-Jahres-Plans zu prüfen. Ungeachtet dieser Einschränkung ist die *Kommission* der Auffassung, daß ohne die Verwirklichung eines umfassenden Investitionsprogramms, wie es der 10-Jahres-Plan darstellt, eine nachhaltige Gesundung der DB nicht erwartet werden kann.

6. *Zusammenfassend ist die Kommission zu folgendem Ergebnis gekommen:*

a) Der modifizierte Investitionsplan muß als ein Ganzes betrachtet und durchgeführt werden. Teillösungen würden den wirtschaftlichen Erfolg gefährden.

b) Die Sanierung der technisch rückständigen DB muß darauf abgestellt sein, daß in diesem Unternehmen in den nächsten 10 Jahren insgesamt 25 bis 30 Mrd. DM investiert werden.

c) Sie empfiehlt der Bundesregierung und dem Deutschen Bundestag, die Durchführung eines Investitionsprogramms in dieser Größenordnung für das Jahrzehnt 1961/1970 sicherzustellen.

B. 4-Jahres-Abschnitt

1. Unter Berücksichtigung ihrer kritischen Würdigung des 10-Jahres-Plans und angesichts der Tatsache, daß auf besonders rationellen Teilgebieten (z. B. Elektrifizierung, Verdieselung, Signalanlagen) eine Erhöhung der Ansätze des Plans möglich sein wird, hat die *Kommission* die Hauptverwaltung der DB am 15. September 1959 gebeten, ihr einen *4-Jahres-Plan* vorzulegen. Er sollte von folgenden Voraussetzungen ausgehen:

a) Durchführung von rd. 10 Mrd. DM Neu- und Ersatzinvestitionen.

b) Vornahme nur solcher Investitionen, die sich auch bei einer Änderung der Unternehmenskonzeption als richtig erweisen und durch bereits eingeleitete Maßnahmen bedingt sind.

c) Bevorzugung des Oberbaus, der Elektrifizierung, der Verdieselung und der Modernisierung der Signalanlagen sowie der Bahnübergänge.

Der der *Kommission* mit Schreiben vom 16. Oktober 1959 vorgelegte 4-Jahres-Plan sieht die Durchführung der in Anlage 2 zu diesem Berichtsteil zusammengestellten Investitionen vor.

2. Das neue Programm entspricht insoweit den Vorstellungen der *Kommission,* als eine gewisse Schwerpunktbildung zu erkennen ist; es läßt aber hinsichtlich der Rationalisierungseffekte noch zu wünschen übrig.

Es sind folgende hauptsächliche Maßnahmen vorgesehen:

a) Im Oberbauprogramm sind 800 Millionen DM Nachholbedarf berücksichtigt.

Bei den Signalanlagen sollen 1000 abgängige Stellwerke durch 400 moderne Gleisbildstellwerke ersetzt werden.

b) Hinsichtlich der Bahnübergänge sind die Einrichtung von 1500 Blinklichtanlagen und 500 Anrufschranken, ferner im Rahmen des Kreuzungsgesetzes die Errichtung weiterer 500 Blinklichtanlagen und von 580 Straßenunter- und -überführungen sowie auf Initiative der DB die Beseitigung von 270 beschrankten und 370 ungesicherten Bahnübergängen vorgesehen. Dieses Bahnübergangs-Programm ist jedoch nur dann durchführbar, wenn das Kreuzungsgesetz geändert und der DB die erforderlichen rechtlichen Möglichkeiten für die von ihr selbst in Aussicht genommenen Verbesserungen der Sicherung der Bahnübergänge oder deren Aufhebung gegeben werden. Auf diese Notwendigkeit hat die *Kommission* an mehreren Stellen dieses Berichts, unter anderem auch in der Begründung zu ihrem Gesetzesvorschlag, nachdrücklich hingewiesen.

c) An Geschäftsgebäuden sollen nur die Arbeiten der bereits in Angriff genommenen Gebäude der Bundesbahndirektionen München und Hannover durchgeführt werden.

d) Der 4-Jahres-Abschnitt umfaßt die Elektrifizierung von 1833 km, und zwar die rechte Rheinseite mit Anschlüssen bis Aachen und Hamm, die Nord-Südstrecke von Hanau bis Bremen und Hamburg sowie die Strecke Frankfurt (Main)—Ludwigshafen—Homburg (Saar). Dafür werden 631 elektrische Triebfahrzeuge benötigt.

e) Schließlich sollen 2436 Dieseltriebfahrzeuge, 3500 Reisezugwagen und 35 100 Güterwagen (Spezialwagen, Behälter) beschafft werden.

f) Da die Vorschläge der *Kommission* die Einschränkung des Reisezugverkehrs und dessen Ersatz durch Verkraftung in großen Teilen des DB-Netzes vorsehen, werden für 8000 km etwa 400 Kraftomnibusse (Komb) im Werte von 30 Millionen DM benötigt (somit 2 Komb/50 km). Selbst wenn dieser Betrag zu knapp angesetzt sein sollte, so zeigt doch die Größenordnung, daß es keine Schwierigkeiten bereitet, den Investitionsplan in Richtung einer stärkeren Verkraftung zu modifizieren. (Im Investitionsplan noch nicht berücksichtigt.)

3. Von den baulichen Investitionen ist im 4-Jahres-Abschnitt bei 94 v. H. die rentabilitätsmäßige Auswirkung feststellbar gegenüber rd. 81 v. H. des 10-Jahres-Plans. Ohne Berücksichtigung von kalkulatorischen Zinsen bringt der 4-Jahres-Abschnitt Rentabilitätsverbesserungen von 503 Millionen DM, die jedoch erst vom fünften Jahre ab voll ausgeschöpft werden können. Dabei besteht jedoch die Möglichkeit, daß die Abschreibungen auf die heutigen Reproduktionswerte nicht dem tatsächlichen Zugang an Ersatzinvestitionen entsprechen. Die *Kommission* hat daher bei der von ihr aufgestellten Vorausschau-Betriebsvorkalkulation (vgl. IX. Teil Abschnitt B) unterstellt, daß in Zukunft Altabschreibungen auf die vorhandenen Anlagen zeitanteilig auslaufen; sie hat die Abschreibungen auf die Neuzugänge des 4-Jahres-Abschnitts neu errechnet, wobei auf Güter- und Reisezugwagen 4 v. H. jährlich abgeschrieben wurden. Auf der anderen Seite wurden zu den oben angegebenen Rentabilitätsverbesserungen die von der DB kalkulierten Anlagenabschreibungen zugeschlagen, und zwar für die maschinentechnischen Investitionen nach Angabe der Maschinentechnischen Abteilung der Hauptverwaltung der DB und bei den baulichen Investitionen nach Werten, die sich aus einer Spezialuntersuchung zum 10-Jahres-Plan ergaben. Auf dieses Problem wird im IX. Teil Abschnitt B nochmals eingegangen.

Die Ersparnisse des 4-Jahres-Abschnitts sind in einer Übersicht (Anlage 3 zu diesem Berichtsteil) zusammengefaßt.

C. Zeitliche Verteilung der Investitionskosten

1. Die zeitliche Verteilung der Investitionskosten (4 Jahre) und die daraus folgende Verbesserung der Betriebsrechnung (6 Jahre) ist von der Maschinentechnischen Abteilung der Hauptverwaltung der DB im einzelnen angegeben worden. Für den Bauteil ist lediglich die schrittweise Verbesserung der Rentabilitätsverhältnisse bekannt. Für die baulichen Investitionen ist, soweit nicht abweichende Angaben gemacht worden sind, eine lineare Durchführung der Investitionen unterstellt worden. Das ergibt folgenden Investitionsrhythmus:

Investitionen der	1961	1962	1963	1964	insgesamt
	in Millionen DM				
Maschinentechnischen Abteilung der Hauptverwaltung der DB	954,1	1 458,1	1 492,0	1 102,8	5 007,0
Bauabteilung der Hauptverwaltung der DB	1 303,7	1 293,8	1 308,7	1 293,8	5 200,0
Insgesamt	2 257,8	2 751,9	2 800,7	2 396,6	10 207,0

Für die beiden folgenden Jahre wurde die Vornahme weiterer Investitionen im Betrage von je 2,8 Mrd. DM unterstellt.

Die *Kommission* vermerkt nachrichtlich, daß in den Jahren 1957 und 1958 die mit den Empfehlungen des Investitionsplans vergleichbaren Bruttoinvestitionen der DB die durchschnittliche Höhe von rd. 1800 Millionen DM je Jahr erreicht haben.

2. Hinsichtlich der *Finanzierung* für die Jahre 1961 bis 1966 ist mit folgenden Möglichkeiten zu rechnen:

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
	in Millionen DM					
Baurücklage aus Gewinn	—	60,0	210,0	280,0	220,0	60,0
Gewinnvortrag	1,2	2,7	2,8	4,6	5,1	1,1
Kapitalerhöhung	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Zuführung eigener Mittel insgesamt	201,2	262,7	412,8	484,6	425,1	261,1
Verdiente Anlagenabschreibungen	1 248,4	1 298,8	1 350,0	1 390,2	1 460,2	1 530,2
Aufstockung der Pensionsrücklage	317,8	326,3	320,1	318,9	313,5	304,7
Inanspruchnahme von Fremdmitteln	490,4	864,1	717,8	202,9	601,2	704,0
Investitionsvolumen wie oben	2 257,8	2 751,9	2 800,7	2 396,6	2 800,0	2 800,0

Bei diesem Finanzierungsplan wurde unterstellt, daß die DB durch Tariferhöhungen, Einsparungen und die Rentabilitätsverbesserung aus den beabsichtigten Investitionen nicht nur in die Lage versetzt wird, ihre Anlagenabschreibungen und die Pensionsrückstellung für die bestehenden Anwartschaften zu verdienen, sondern auch die Hälfte der Altpensionen selbst zu tragen und in gewissem Umfange aus dem Betriebsgewinn noch eine Baurücklage zu bilden. Da dabei weder die Verbesserung des Frachtgeschäfts noch auch Einsparungen aus organisatorischen Maßnahmen berücksichtigt wurden, ist mit der Einhaltung dieses Finanzplans zu rechnen, sofern der Bund die dazu notwendigen Voraussetzungen schafft (vgl. IX. Teil Abschnitt C).

Die noch notwendig werdende Fremdfinanzierung hält sich in vertretbaren Grenzen.

	Anwachsen der Fremdfinanzierung	Anwachsen der Zinsbelastung
	in Millionen DM	
1961	490,4	23,4
1962	864,1	64,5
1963	717,8	98,7
1964	202,9	108,3
1965	601,2	137,0
1966	703,8	175,0
	3 580,2	

Für die Durchführung des Vierjahresprogramms wie auch der weiteren Investitionspläne ist es von entscheidender Bedeutung, daß sie auch in den Einzelheiten rechtzeitig vorgeplant, daß die Bindungsermächtigungen frühzeitig erteilt werden und die Vergabe der Aufträge auf längere Sicht erfolgt. Das ermöglicht nicht nur eine bessere Kapazitätsausnützung der Lieferanten der DB, sondern in den meisten Fällen auch eine Verbilligung ihrer Lieferungen. Dieses Verfahren setzt entsprechend langfristige Absprachen der DB mit den Anleihekonsortien voraus.

Anlage 1
(zum VI. Teil)

10-Jahres-Plan 1961/1970

Investitionen	von der DB aufzubringende Mittel (Die Zuschüsse Dritter und Verschrotungserlöse sind abgesetzt)	davon Verpflichtungen aus dem Kreuzungsgesetz
	in Millionen DM	
1. Oberbauprogramm	6 912,0	
2. Brücken	1 393,0	480
3. Signalanlagen	617,8	
4. Fernmeldeanlagen	262,0	
5. Tunnel	77,0	
6. Bahnübergänge	659,7	355
7. Personenverkehrsanlagen . .	464,1	
8. Güterverkehrsanlagen . . .	392,1	
9. Fahrzeugbehandlungsanlagen	219,6	
10. Werkstättenanlagen (Bauteil) .	152,2	
11. Geschäftsgebäude	95,0	
12. Reparatur von bahneigenen und Vertragswohnungen . .	40,0	
13a. Ausbau von Strecken und Knoten (dringliche Vorhaben) . .	979,1	
13b. desgleichen Ergänzungsliste .	551,9	65
14. Übrige bauliche Anlagen der Bahnhöfe	395,1	
15. Übrige bauliche Anlagen der freien Strecke	77,4	
16. Maschinen und maschinenartige Anlagen	421,7	
17. Starkstromanlagen für Licht und Starkstrom	170,0	
18a. Elektrische Zugförderung 3024 km	2 814,4	
18b. Ergänzungsprogramm 1013 km	912,6	
19. Fahrzeuge einschließlich Fertigung im Ausbesserungswerk, Betriebswerk, Betriebswagenwerk und Kraftwagenbetriebswerk	5 745,8	
20. Geräte (außerhalb von Einzelvorhaben)	292,0	
	23 644,6	900

Anlage 2
(zum VI. Teil)

4-Jahres-Abschnitt 1961/1964

Investitionen	4-Jahres-Abschnitt	4/10 des 10-Jahres-Plans
	in Millionen DM	
1. Oberbauprogramm	3 000,0	2 764,8
2. Brücken	420,0	557,2
3. Signalanlagen	280,0	247,1
4. Fernmeldeanlagen	100,0	104,8
5. Tunnel	25,0	30,8
6. Bahnübergänge	270,0	263,9
7. Personenverkehrsanlagen	160,0	185,6
8. Güterverkehrsanlagen	100,0	156,8
9. Fahrzeugbehandlungsanlagen	80,0	86,8
10. Werkstättenanlagen (Bauteil)	60,0	60,9
11. Geschäftsgebäude	40,0	38,0
12. Wohnungen	15,0	16,0
13. Ausbau der Strecken und Knoten	500,0	391,6*)
14. Übrige bauliche Anlagen der Bahnhöfe	120,0	158,0
15. Übrige bauliche Anlagen der freien Strecke	30,0	31,0
16. Maschinen und maschinenartige Anlagen	224,0	168,7
17. Starkstromanlagen für Licht und Kraftstrom	90,0	68,0
18. Elektrische Zugförderung	1 717,0	1 490,8
19. **) Verdieselung	1 511,0	2 338,3
Güterwagen	737,2	
Reisezugwagen	562,8	
Schiffe	10,0	
20. Geräte und Werkzeuge	155,0	116,8
	10 207,0	9 275,9

*) ohne Ergänzungsliste
**) vergleichbar mit Position 19 der Anlage 1

Anlage 3
(zum VI. Teil)

Übersicht über die Auswirkung des 4-Jahres-Abschnitts

1	2	3	4
Investitionen	aufzuwendende Beträge	Jährliche Rentabilitätsverbesserungen (ohne kalkulatorische Zinsen nach Ablauf von 4 Jahren)	Personaleinsparungen in Köpfen (in den Geldbeträgen der Spalte 3 mitenthalten)
	Millionen DM		Köpfe
A. Bauliche Anlagen .	5 200	121	8 800
B. Maschinentechnische Anlagen . .	5 000	382	16 979
darin u. a. enthalten (Verdieselung) .	(1 511)	(190)	(9 832)
A. + B.	10 200	503	25 779
Zum Vergleich:			
Investitionen des 10-Jahres-Plans nach DB .	25 000	844	41 000

VII. TEIL

Anregungen für organisatorische Änderungen

A. Hauptsächliche organisatorische Mängel der DB

Die *Kommission* hat sich im Zuge ihrer Untersuchungen auch mit den organisatorischen Verhältnissen der DB befaßt. Diese werden vor allem durch folgende Merkmale nachteilig beeinflußt:

1. starke institutionelle Abhängigkeiten der Geschäftsleitung von äußeren Instanzen,
2. Fehlen ausreichender Führungsinstrumente in der Hand des Vorstandes,
3. übermäßige Konzentration von Entscheidungsbefugnisse auf die Spitzen des Unternehmens,
4. Vorherrschen des sogenannten Spartendenkens,
5. keine rechtzeitige Anpassung der Organisation an die veränderte Aufgabenstellung und die Entwicklung der Technik,
6. überwiegende Merkmale einer Hoheitsverwaltung.

Zu 1.

Die weitgehende Abhängigkeit des Vorstandes von den Entscheidungen des Bundesverkehrsministeriums bzw. der Bundesregierung, von der Mitwirkung von Landesbehörden (§ 44 BbG), von den Interessen der konkurrierenden Unternehmen und der Kunden der DB (Verwaltungsrat) und der Gewerkschaften (Mitbestimmungsrecht nach dem Personalvertretungsgesetz) erschweren eine selbstverantwortliche Führung der Geschäfte nach kaufmännischen Grundsätzen. Dazu kommen zahlreiche Beeinflussungsversuche der Geschäftsgebarung der DB durch hierzu nicht berufene Instanzen, die sich nach den Feststellungen der *Kommission* hindernd oder doch verzögernd auswirken.

Zu 2.

Die Organisation der Hauptverwaltung der DB entspricht noch den Erfordernissen der alten *Monopolverwaltung*. Sie trägt weder der veränderten Marktlage noch auch der dynamischen technischen Entwicklung genügend Rechnung. Dem Vorstand fehlen ausreichende *Führungsinstrumente*. Erst während der Tätigkeit der *Kommission* wurde eine betriebswirtschaftliche Gruppe eingerichtet. Für das Geschäft der DB ausreichende Marktanalysen sind bisher im Gegensatz z. B. zu den Schweizerischen Bundesbahnen nicht gemacht worden. Die betriebswirtschaftliche Gruppe ist noch zu gering ausgebaut. In den letzten Monaten wurde angeordnet, daß Vorschläge der Fachabteilungen, die das Geschäftsergebnis der DB wesentlich beeinflussen, mit einer kalkulatorischen Stellungnahme der betriebswirtschaftlichen Gruppe dem Vorstand vorgelegt werden. Deren Zahlenmaterial ist aber vielfach nicht genügend aufschlußreich, weil es sich zumeist um Globalzahlen handelt, die für den Einzelfall keine hinreichenden Aufschlüsse geben. Eine Planungsabteilung, die die verkehrspolitischen, die betrieblichen und technischen Einzelplanungen koordiniert und die bei den meisten ausländischen Eisenbahnen dem Vorstand zugeteilt ist, besteht bei der DB nicht. Sie ist jedoch eine Voraussetzung für die Erarbeitung einer auf längere Sicht abgestellten Unternehmenskonzeption; auch sind organisatorische Befugnisse auf verschiedene Referate aufgeteilt, so daß die eigentlichen Organisationsstellen für die Leitung eines Unternehmens von der Größe der DB nicht genügen. Außerdem ist das personalwirtschaftliche Referat der Personalabteilung unterstellt, so daß die betriebsnotwendigen Spannungen zwischen Personalwirtschaft und Personalabteilung nicht offen ausgetragen werden.

Zu 3.

Der Organisationsaufbau der DB konzentriert die *Entscheidungsbefugnisse zu sehr auf deren Spitze*. Das ist einmal eine Folge der starken Abhängigkeit der DB von außenstehenden Instanzen, die es angezeigt erscheinen ließ, Entscheidungsbefugnisse von „örtlich verhafteten" Stellen auf die Hauptverwaltung zu konzentrieren, um derartigen Einflüssen wirksamer begegnen zu können. Zum andern entspringt die starke Zentralisation dem hohen Sicherheitsstreben der DB, das dazu geführt hat, sämtliche Geschäftsvorfälle möglichst perfektionistisch zu re-

geln. Vielfach sind die Entscheidungsbefugnisse um eine Stufe zu hoch angesetzt, so daß den unteren Instanzen zu wenig Selbstverantwortung belassen bleibt (z. B. in der Personaldiposition, Bauangelegenheiten von geringerer Bedeutung, Sicherung von Wegübergängen, Verträgen aller Art, Werbung). Dabei hat das Wiederingangbringen des Verkehrs auf ausgebombten Bahnhöfen während des Krieges gezeigt, wieviel wertvolle Reserven in der eigenen Initiative beim Personal der DB mobilisiert werden können.

Zu 4.

Das Vorherrschen des sogenannten *Spartendenkens* äußert sich in einem unwirtschaftlichen Mangel an Koordinierung der einzelnen Dienstzweige.

Die heutige Verteilung der Einzelaufgaben bei der DB wird im wesentlichen von der *Tätigkeit* her bestimmt; sie steht unter dem Gesichtspunkt, Befugnisse und Verantwortlichkeiten im Betriebsgeschehen so aufzugliedern, daß Gleiches mit Gleichem zusammengefaßt wird. Dies führt zu dem Ergebnis, daß technische und nichttechnische Sparten organisatorisch gleichberechtigt nebeneinander stehen und nur jeweils in der Spitze der beiden obersten Instanzen — Direktionen und Hauptverwaltung — koordiniert werden können. Die einzelnen Fachabteilungen sind zwar bemüht, die ihnen übertragenen Einzelaufgaben bestmöglich zu erfüllen; angesichts der Beschränkung ihrer Kompetenzen auf „Sparten" vermögen sie jedoch nur unvollkommen ihre Arbeit auf das Ziel einer größtmöglichen Wirtschaftlichkeit der Gesamtproduktion einzustellen. Dazu fehlt ihnen als Spezialabteilungen der Einblick in die Gegebenheiten bei den anderen Fachabteilungen; die erwähnte Koordinierung nur in den Spitzen vermag diesen in der Organisation liegenden Fehler nicht auszugleichen.

Der Nachteil dieser spartenmäßigen Gliederung ist nicht so sehr die Tatsache, daß zwischen den einzelnen Sparten Spannungen bestehen, als vielmehr, daß diese Spannungen entweder überhaupt nicht (z. B. Ämterebene) oder erst in den Spitzen der Direktionen oder der Hauptverwaltung ausgeglichen werden können. Verkaufsbedingungen, Gestaltung des Leistungsangebots (Fahrplan) und dessen Durchführung werden in verschiedenen, voneinander unabhängigen Abteilungen behandelt; die Erkenntnisse über die Kostenstruktur der Leistungen schließlich werden an dritter Stelle gewonnen. So ist es schwer — ja in vielen Fällen beinahe unmöglich —, außerhalb der Verwaltungsspitzen Männer zu finden, die für Wirtschaftlichkeit der einzelnen Produktionsleistungen verantwortlich gemacht werden können. Den Aufgabenträgern stehen jeweils nur auf Teilgebiete beschränkte Kompetenzen zu mit dem Ergebnis, daß die wirtschaftliche Richtigkeit oder Unrichtigkeit der in den einzelnen Fachgebieten zu treffenden Maßnahmen nicht im Hinblick auf die Endprodukte kalkuliert werden können. Je mehr aber die DB in Zukunft gezwungen sein wird, ihre Entscheidungen im Einzelfall kalkulatorisch zu untermauern, desto hemmender wird sich die derzeitige Organisation nach Fachrichtungen auswirken. In besonders verhängnisvoller Weise hat sich die ressortmäßige Aufteilung beim Stückgutverkehr, einem Geschäftszweig mit rd. 359 Millionen DM Verlust, ausgewirkt, da bei der Hauptverwaltung der DB niemand vorhanden ist, überhaupt vorhanden sein könnte, der das Stückgutgeschäft in seinen gesamten Zusammenhängen übersieht; denn jedes damit befaßte Referat kennt nur Teilaspekte und muß daher auch nach unvollständigen Unterlagen arbeiten. Ähnlich liegen die Verhältnisse beim Reisezugverkehr, bei dem das Angebot der Leistungen und ihr Verkauf in verschiedenen Abteilungen behandelt werden.

Zu 5.

Die mangelnde Anpassung an *veränderte Verhältnisse* zeigt sich unter anderem in der Beibehaltung zweier Zentralämter für technische Entwicklungsarbeiten und Beschaffung (Ansicht der Mehrheit der *Kommission*) sowie zweier Oberbetriebsleitungen für das Gebiet der Bundesrepublik, in der Fortführung sogenannter geschäftsführender Direktionen für die Werkstätten trotz Einschränkung der Kapazität der Werkstätten und trotz der Einrichtung der Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstättendienst (ZBW) in Offenbach (Main), ferner in der nur schrittweisen Anpassung des Aktionsradius des Verkehrs- und Betriebsdienstes sowie des maschinentechnischen Betriebes an die veränderte Verkehrs- und Arbeitsentwicklung.

Zu 6.

In der inneren Organisation der DB überwiegen somit — vor allem gekennzeichnet durch die Organisation nach Sparten — die *Merkmale,* die eine *Hoheitsverwaltung* kennzeichnen, gegenüber denjenigen, die für ein Unternehmen mit kaufmännischer Zielsetzung wesenseigen sind. Nach dem heutigen Stand ist der kommerzielle Dienst organisatorisch unterbewertet.

B. Bemerkungen und Anregungen zum organisatorischen Aufbau der DB

Die *Kommission* ist zu dem Ergebnis gekommen, daß es — auch unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Grundgesetzes — zweckmäßig ist, den gegenwärtigen *Status* der *DB als nicht rechtsfähige Anstalt* beizubehalten, die *Rechtsstellung von Vorstand und Verwaltungsrat* jedoch den *Erfordernissen eines kaufmännischen Unternehmens anzupassen*. Sie hat dabei die Vorschriften des Aktienrechts sowie Vorschläge zu seiner Reform berücksichtigt.

Eine stärkere eigenwirtschaftliche Verantwortung der DB setzt unter anderem voraus, daß die Entscheidung über alle wesentlichen Fragen auch tatsächlich bei der Unternehmensleitung, also dem Vorstand und gegebenenfalls dem Verwaltungsrat der DB, liegt. Die Verantwortung dafür, daß der gesamte Betrieb ordnungsgemäß geführt wird, muß genauso wie bei jedem anderen kaufmännisch geleiteten Unternehmen von den Organen der DB getragen werden. Der Gesetzesvorschlag der *Kommission* versucht dem Rechnung zu tragen.

I. Der Verwaltungsrat

Die Befugnisse des Verwaltungsrats sollten im wesentlichen denjenigen des Aufsichtsrats einer Aktiengesellschaft entsprechen. Die Befugnisse des Bundes als Eigentümer werden unmittelbar durch den Bundesminister für Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen wahrgenommen. Hierbei ist — im Interesse der Eigenwirtschaftlichkeit der DB — die Verpflichtung des Bundes zur Schadloshaltung der DB bei Auflagen konsequent zu beachten.

Eine Neuregelung dieser Art macht im Hinblick auf die Rechtsstellung und die Aufgaben des Verwaltungsrats sowie auf die Aufsichtsrechte des Bundesministers für Verkehr vor allem eine Änderung der §§ 10, 12 und 14 des geltenden Bundesbahngesetzes erforderlich.

Hinsichtlich der *Zusammensetzung des Verwaltungsrats* erscheint es der *Kommission* empfehlenswert, der Bundesregierung als Repräsentant des Sondervermögens in gleicher Weise freie Hand zu geben, wie es bei der Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft der Fall ist, das heißt sie nicht an Vorschläge Dritter zu binden. Auf diese Weise ist Vorsorge getroffen, daß die Mitglieder des Verwaltungsrats sich nicht als Vertreter einer Gruppe fühlen, die sie nominiert hat, und daß bei der Wahrnehmung der Bundesbahngeschäfte Interessenkollisionen vermieden werden. Die *Kommission* hält es aber für geboten, der Arbeitnehmerschaft die gleiche zahlenmäßige Vertretung im Verwaltungsrat zu geben, wie sie das Betriebsverfassungsgesetz für Gesellschaften des Handelsrechts vorsieht. Da der Verwaltungsrat nach dem Gesetzesvorschlag der *Kommission* aus 18 Mitgliedern bestehen soll, wären 6 Arbeitnehmervertreter vorzusehen. 3 von ihnen sind aus dem Kreise der Bediensteten zu entnehmen; hierfür hat der Hauptpersonalrat Vorschläge zu machen.

Entsprechend der anzustrebenden Neuregelung ist der Verwaltungsrat zu einem echten Organ der Aufsicht umzugestalten. Damit würde der Verwaltungsrat — in Änderung des jetzigen § 10 Abs. 4 — vor allem die Aufgabe haben, *zum Nutzen der DB* tätig zu werden. Die heutige Formulierung mit der Reihenfolge „zum Nutzen des deutschen Volkes, der deutschen Wirtschaft und der DB" kann — wie die Erfahrung lehrt — leicht dazu führen, daß die wohlverstandenen Interessen der DB vernachlässigt werden und damit im Endergebnis weder dem deutschen Volke noch der deutschen Wirtschaft genützt wird. Der Verwaltungsrat muß daher in erster Linie den berechtigten Interessen der DB dienen und darf Belange der deutschen Volkswirtschaft nur insoweit vertreten, als diese mit einer kaufmännischen Geschäftsführung vereinbar sind. Eine darüber hinausgehende Wahrnehmung volkswirtschaftlicher Aufgaben ist nur als entschädigungspflichtige Auflage des Bundes denkbar.

II. Der Vorstand und seine Führungsinstrumente

Die *Kommission* hat auch geprüft, ob es ratsam sein würde, den *Vorstand* völlig umzubilden und einen Generaldirektor mit selbständiger Vertretungsbefugnis zu empfehlen. Sie ist zu dem Ergebnis gekommen, daß die für den Deutschen Bundestag bei der Schaffung des geltenden Bundesbahngesetzes maßgebenden Gründe für die Zusammensetzung des Vorstands im wesentlichen auch heute noch zutreffen. Sie ist aber darüber hinaus der Auffassung, daß die schwierige Lage der DB und die zwingende Notwendigkeit, umfassende Einsparungen vorzunehmen, es geboten erscheinen lassen, dem *Vorsitzer des Vorstandes* das Recht und die Möglichkeit zu geben, Maßnahmen, die einer finanziellen Gesundung der DB entgegenwirken, verhindern zu können. Der Vorsitzer erhält damit gleichzeitig eine besonders starke Verantwortung, der er sich nicht entziehen kann.

Dem Vorstand sind bisher folgende Referate in der Hauptverwaltung unmittelbar unterstellt:

1. Vorstandssekretariat
   mit Referenten für Sonderaufgaben,
2. Presse und Bücherei
   (in Zukunft Presse und Dokumentation),
3. Personalangelegenheiten der höheren Beamten und der Amtsräte,
4. Organisation und allgemeine Verwaltung.

Nach den Vorschlägen der *Kommission* soll das Organisationsreferat zu einer Organisations-

gruppe ausgebaut werden. Weiterhin sollten nach Ansicht der *Kommission* noch folgende Arbeitsgebiete dem Vorstand unmittelbar unterstellt werden:

5. eine Referentengruppe, bestehend aus
   a) einem volkswirtschaftlichen Referat,
   b) der betriebswirtschaftlichen und statistischen Gruppe,
   c) der Planungsgruppe,
6. eine Gruppe für die innere Revision, die aus dem Hauptprüfungsamt für die DB hervorgeht, dessen Aufgaben teils auf den Bundesrechnungshof, teils auf diese innere Revision übergehen sollen.

Zur Begründung dieser Vorschläge ist folgendes zu bemerken:

Zu 4. — Gruppe Organisation

Zur Zeit besteht ein Referat für Organisation und allgemeine Verwaltung, das unmittelbar dem Vorstand unterstellt ist. Daneben wird der organisatorische Einsatz durch das Personalwirtschaftsreferat gesteuert, das der Personalabteilung angehört. Dies trifft auch für die ihm nachgeordneten Dienststellen bei den Bundesbahndirektionen zu. Damit werden jedoch Spannungen, die notwendigerweise zwischen Organisation und Personalabteilung bestehen müssen, nicht in einer wirtschaftlich optimalen Weise ausgetragen. Die *Kommission* hält es daher für erforderlich, bei der Hauptverwaltung — dem Vorstand unmittelbar unterstellt —, und bei den Bundesbahndirektionen — deren Präsidenten unmittelbar unterstellt —, eine Organisationsgruppe bzw. -dezernenten einzusetzen, die sich mit folgenden Aufgaben zu befassen haben:

a) Organisation der DB bzw. deren Bezirke in allen Dienstzweigen und bei allen Dienststellen,

b) Arbeitseinsatz (bisher Personalwirtschaft),

c) Dienstvorschriften,

d) Weiterentwicklung der Organisations- und Arbeitsmethoden.

Die *Organisationsgruppe der Hauptverwaltung der DB* hat die zweckmäßigste und wirtschaftlichste Form des Arbeitsablaufes in allen Dienstzweigen zu ermitteln. Ihr sind mehr als bisher Personalwirtschaftskontrolleure sowie Refa-Fachleute und einige neu anzustellende Betriebsorganisatoren zur Verfügung zu stellen. Die Organisationsgruppe kann auch Aufträge an freiberuflich tätige Organisatoren und Organisationsfirmen vergeben. Die *Kommission* ist überzeugt, daß, wenn im Laufe der Jahre jeder einzelne Arbeitsvorgang auf seine Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit hin geprüft wird, sich ganz erhebliche Verwaltungs- und Geschäftsvereinfachungen ergeben werden.

Auch auf der Direktionsebene ist eine Lösung der Personalwirtschaft von der Personalabteilung notwendig. Der Personalwirtschaftler einer Bundesbahndirektion ist für die Zweckmäßigkeit des gesamten organisatorischen Aufbaus und des Personaleinsatzes der Bundesbahndirektion verantwortlich.

Es war bisher üblich, daß die einzelnen Fachabteilungen die für ihr Gebiet erforderlichen Dienstvorschriften herausgaben. Nach Ansicht der *Kommission* sollte in Zukunft die Organisationsgruppe der Hauptverwaltung der DB diese Dienstvorschriften auf ihre organisatorische Zweckmäßigkeit und auf ihre wirtschaftliche Vertretbarkeit prüfen, so daß die Fachabteilungen bei ihren Entwürfen verpflichtet sind, auf diese Gesichtspunkte von vornherein Rücksicht zu nehmen. Kommt es zwischen der Organisationsgruppe, die in Zukunft für die Herausgabe der Dienstvorschriften zuständig sein sollte, und der zuständigen Fachabteilung zu keiner Einigung, so hat der Vorstand zu entscheiden.

Innerhalb der Organisationsgruppe der Hauptverwaltung der DB soll sich in Zukunft ein Grundsatzreferat mit der Weiterentwicklung der Organisations- und Arbeitsmethoden befassen.

Zu 5. — Gruppe Volkswirtschaft, Betriebswirtschaft, Statistik und Planung

Ein *volkswirtschaftliches Referat* sollte auch außenstehende Institute zur Erstellung von Gutachten heranziehen. Das bei der DB anfallende Material soll in diesem Referat marktanalytisch ausgewertet werden.

Die *betriebswirtschaftliche Gruppe* soll durch einige Betriebswirte verstärkt werden. Sie — anders als bisher — dem Vorstand unmittelbar zu unterstellen, empfiehlt sich aus zwei Gründen: erstens, um ihren betriebswirtschaftlichen Stellungnahmen in einem Unternehmen, in dem betriebswirtschaftliches Denken noch zu schwach entwickelt ist, stärkeres Gewicht zu geben, zweitens, um ihre Position hervorzuheben, da sie sich bei der Auswertung des ihr zur Verfügung stehenden Zahlenmaterials weitgehend auf die Mitarbeit anderer Abteilungen stützen muß. Eine der wichtigsten Aufgaben dieser Gruppe wird es sein, sämtliche bei der DB geführten statistischen Aufschreibungen zu erfassen und miteinander zu verzahnen.

Die *Planungsgruppe* soll die Grundsätze für die Geschäfts- und Verkehrspolitik des Unternehmens erarbeiten und mit ihnen die verkehrlichen, betrieblichen und technischen Planungsarbeiten koordinieren.

Zu 6. — Gruppe innere Revision

Nach den Vorschlägen der Kommissionsmehrheit zu dem Entwurf eines neuen Bundesbahngesetzes gehen die Aufgaben des Hauptprüfungsamts für die DB in Zukunft teils auf den Bundesrechnungshof, teils auf den oder die Wirtschaftsprüfer der DB und teils auf die der DB verbleibende innere Revisionsabteilung über. Diese innere Revisionsgruppe soll das Instrument sein, das dem Vorstand einen umfassenden Einblick in alle Verhältnisse des Betriebsgeschehens gibt und zusammen mit der Gruppe Betriebs- und Volkswirtschaft die Willensbildung des Vorstandes vorzubereiten hilft.

Ihre Berichte sollen auch dem Vorsitzenden des Verwaltungsrats zur Verfügung stehen. Es empfiehlt sich, diese Abteilung mit besonders qualifizierten Kräften, vornehmlich Betriebswirten usw. zu besetzen und diesen, da sie im Zuge ihrer Tätigkeit fast alle Betriebssparten kennenlernen, besondere Aufstiegschancen zu bieten. Auch ist an die Spitze der Revisionsabteilung eine besonders umsichtige und unabhängige Persönlichkeit zu stellen.

Die *Kommission* hat nicht übersehen, daß bei den Fachabteilungen Bedenken gegen den nach den Vorschlägen der *Kommission* zu schaffenden Arbeitsstab, wie er dem Vorstand beigegeben werden soll, bestehen können aus der Befürchtung heraus, daß auf diese Weise der unmittelbare Einfluß der Abteilungen beim Vorstand nicht mehr genügend Berücksichtigung finden würde. Dem ist entgegenzuhalten, daß es eine Frage der Personnalauswahl der Mitarbeiter für den Arbeitsstab des Vorstandes und seiner Führung durch den Vorstand ist, wie sich diese Lösung, die überall in der Wirtschaft Anwendung findet, einspielt. Die bisherige Trennung der Sparten und die ungenügende Berücksichtigung wirtschaftlicher Notwendigkeiten bedeuten angesichts des schweren Wettbewerbskampfes der DB einen so großen, auch der *Kommission* während ihrer Prüfungstätigkeit fühlbar gewordenen Nachteil, daß eine grundlegende Änderung erfolgen muß und die vom amtierenden Vorstand hier eingeleiteten Bemühungen rasch und mit Nachdruck im Sinne der Empfehlungen der *Kommission* weitergeführt werden sollten.

III. Die Organisation der Hauptverwaltung

Das Betriebsgeschehen bei der DB spielt sich zur Zeit organisatorisch in sieben Fachrichtungen ab:

Abteilung I: Personalangelegenheiten einschließlich Personalwirtschaft,

Abteilung II: Maschinentechnik und Beschaffungsplanung,

Abteilung III: Betrieb (Zugbildung, Auflösung und Durchführung auf der Strecke, Fahrplangestaltung),

Abteilung IV: Bau,

Abteilung V: Verkehr und Tarif (Beförderungsbedingungen, Abfertigung und Preisbildung),

Abteilung VI: Finanzen,

Abteilung VII: Rechtsangelegenheiten (in Hauptverwaltung als Abteilung).

Statt dessen empfiehlt die *Kommission* folgende Neugliederung:

Transportabteilung (Verkehr, Tarif, Werbung, Betrieb, Maschinentechnik, soweit sie Zugförderung und Fahrzeugeinsatz betrifft),

Technische Abteilung (Maschinentechnik und Bau);

Finanzabteilung (einschließlich Verwaltung der Beteiligungen),

Verwaltungsabteilung (Rechtsreferate, Personalreferate),

Einkauf (bisher Beschaffungsplanung).

Dieser Vorschlag trägt den Erfordernissen einer funktionalen Gliederung vor allem dadurch Rechnung, *daß die an der Erstellung der einzelnen Beförderungsleistungen und an deren Verkauf unmittelbar beteiligten „Sparten" unter einheitlicher Leitung als die in erster Linie kaufmännische „Transportabteilung" zusammengefaßt werden. Dies gilt insbesondere für die derzeitigen Fachrichtungen Betrieb und Verkehr (einschließlich Tarifdienst).*

Man muß dabei berücksichtigen, daß die dem Betriebsdienst heute zugewiesenen Aufgaben sich von der technischen Produktion in Fertigungsbetrieben wesentlich unterscheiden. Sie setzen im allgemeinen keine Vorbildung als Ingenieur voraus; das Personal des gehobenen, mittleren und einfachen Betriebsdienstes hat deswegen keine ingenieurmäßige Ausbildung. In eine Transportabteilung wären nach Ansicht der *Kommission* auch diejenigen Tätigkeiten des *Maschinendienstes* einzubauen, die an den Transportleistungen unmittelbar beteiligt sind (Zugförderungsdienst, Einsatz der Fahrzeuge und deren Bemannung). Die zu schaffenden Transportabteilungen würden in Zukunft für das gesamte — juristisch gesprochen — Frachtführergeschäft zuständig und verantwortlich sein; in ihr werden Ingenieure und Nichtingenieure zusammengeschlossen und damit der gemeinsamen Arbeit unter dem Gesichtspunkt verpflichtet, ihre Tätigkeit auf den wirtschaftlichen Erfolg des Frachtführergeschäfts auszurichten. Für die Auswahl der Leiter dieser kommerziellen Abteilung sollte allein die Fähigkeit ausschlaggebend sein, die Probleme des Transportgeschäfts unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit zu sehen und über kaufmännische und organisatorische Erfahrungen zu verfügen. Das gleiche gilt für die bei den Direktionen zu bildenden „Transportabteilungen" wie auch für die später behandelten Bundesbahnämter, die ebenfalls in erster Linie kommerzielle Dienststellen der DB werden sollten.

Die nach Bildung der kommerziellen „Transportabteilung" verbleibenden *Aufgaben der technischen Anlagenvorhaltung* (ortsfeste Anlagen, Fahrzeuge, Maschinen) sollten in Zukunft von einer *„Technischen Abteilung"* erfüllt werden. Von ihr wären vor allem die Fahrwege und die dazugehörigen Anlagen zu betreuen; das gleiche gilt für die Konstruktion und die Ausbesserung der Fahrzeuge.

Die Trennung des „Transportgeschäfts" von der „Anlagenvorhaltung" dürfte auch die organisatorische Voraussetzung dafür sein, daß Investitionswünsche der Transportabteilung (z. B. Bau einer neuen Güterhalle, eines neuen Überholungsgleises) einer eingehenden und unabhängigen Kalkulation unterworfen werden. Die *Beschaffungsplanung,* die bisher als Unterabteilung dem Leiter der Abteilung II „Maschinentechnik" unterstellt war, soll als Einkaufsabteilung — ohne personelle Erweiterung — verselbständigt werden. Sie hat bisher den gesamten Bedarf der DB mit Ausnahme der Fahrzeuge, aber einschließlich des Reparaturbedarfs der Ausbesserungswerke ermittelt und hinsichtlich der Finanzierung und terminlichen Verteilung der Aufträge verplant. Der Einkauf selbst erfolgt zur Zeit durch die beiden Bundesbahn-Zentralämter Minden

(Westf.) und München, soweit er nicht infolge seiner verhältnismäßigen Geringfügigkeit durch die örtlichen Dienststellen (Bundesbahndirektionen, Ausbesserungswerke usw.) durchgeführt wird. Nur große Rahmenverhandlungen sind bei den Einkaufsdispositionen von der Planungsstelle selbst geführt worden.

Bei dieser Aufteilung zwischen planender und ausführender Arbeit soll es auch künftig bleiben. Dagegen ist die *Kommission* der Auffassung, daß in die Planung auch die Fahrzeugbeschaffung mit einbezogen werden muß, um sicherzustellen, daß serienmäßige Bestellungen erst bei ausgereiften Typen erfolgen und daß ein einmal ausgewählter Typus, unbeschadet des Umstandes, daß fortlaufend an konstruktiven Verbesserungen gearbeitet wird, für eine Reihe von Jahren im Interesse der Wirtschaftlichkeit unverändert nachgebaut wird. Durch die Verselbständigung des Einkaufs soll erreicht werden, daß er nicht einfach ausführendes Organ der technischen Abteilung ist, sondern daß bei Neuinvestitionen — gestützt auf Stellungnahmen der Transportabteilung und der betriebswirtschaftlichen Abteilung — die Möglichkeit einer kritischen Nachprüfung der wirtschaftlichen Angemessenheit der dabei vorgeschlagenen Beschaffungen besteht. Insbesondere bei Investitionen, die nicht das Leistungsangebot der DB verbessern, sondern nur zu einer Verstärkung ihrer Betriebssicherheit beitragen, ist eine sorgfältige Prüfung ihrer wirtschaftlichen Vertretbarkeit unumgänglich. Das Streben nach technischem Perfektionismus soll in den wirtschaftlichen Erwägungen des verselbständigten Einkaufs ihre Grenzen finden.

IV. Die zentralen Ämter

Um die Hauptverwaltung beweglich zu halten, hat die DB von jeher zentrale Aufgaben (z. B. Einkauf, überbezirkliche Betriebsleitung) auf zentrale Stellen außerhalb der Hauptverwaltung übertragen. Nach den Vorschlägen der *Kommission* sollten in Zukunft folgende zentrale Ämter unterschiedlicher Größe und Einstufung bestehen:

1. *ein* Amt für das Beschaffungswesen und Entwicklungswesen,
2. *eine* Oberbetriebsleitung,
3. ein Amt für den Werkstättendienst,
4. ein Tarifamt,
5. ein Sozialamt.

Zu 1. — Amt für das Beschaffungswesen und Entwicklungswesen

Bereits die Rechtsvorgänger der DB haben zur Entlastung der Unternehmensleitung für Zwecke des Einkaufs besondere Zentralämter geschaffen. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde zunächst wieder ein Zentralamt in Minden (Westf.) — früher Berlin — errichtet. Aus politischen Erwägungen war früher schon für technische Entwicklungsarbeiten, insbesondere auf dem Gebiet der Elektrifizierung und Verdieselung und des Einkaufs der einschlägigen Maschinen, ein weiteres Zentralamt in München geschaffen worden. In Übereinstimmung mit der Auffassung des Vorstandes der DB ist die *Kommission* mit Ausnahme eines Mitglieds der Ansicht, daß die beiden Ämter zusammengelegt werden müssen. Wie im VIII. Teil (Personalwirtschaft und Personalpolitik einschließlich Einsparungsmöglichkeiten) ausgeführt, haben sich beide Ämter in einem ungewöhnlich starken Maße ausgeweitet. Sie beschäftigen zusammen rd. 40 v. H. mehr Personal als 1933. Die Aufrechterhaltung von zwei Zentralämtern ist aus rationellen Erwägungen nicht begründet. Die Konstruktionsarbeiten können nach Ansicht der *Kommission* wesentlich eingeschränkt werden. Das gleiche gilt für das den beiden Zentralämtern angeschlossene sehr ausgedehnte Versuchswesen. Entwicklungsaufgaben sollten in stärkerem Ausmaß der Industrie überlassen werden.

In den beiden Zentralämtern wird nicht nur eingekauft, sondern auch projektiert. Dies liegt daran, daß bei gewissen technischen Objekten wie Fahrzeugen usw. ein eingehender technischer Meinungsaustausch mit den Lieferanten erfolgen und die DB erst einmal projektieren muß, welche technischen Wünsche sie auf Grund der Anforderungen aus dem Betrieb geltend zu machen hat. Bis zum Kriege war aber auch für solche Bestellungen, die ein Projektieren erforderten, der Einkäufer federführend, während nach dem Kriege die kaufmännischen Sachbearbeiter den technischen Leitern der Projektierungsabteilungen unterstellt wurden. Die *Kommission* ist mit Ausnahme eines Mitglieds der Meinung, daß das vereinigte Zentralamt in eine kaufmännische und in eine technische Abteilung gegliedert werden und daß bei der Vergabe von Aufträgen, auch von Versuchsaufträgen — wie es auch sonst in der Wirtschaft üblich ist —, die kaufmännische Abteilung Federführung haben muß.

Die beiden Zentralämter haben sich — wie bereits erwähnt — nach Kriegsende übermäßig stark ausgedehnt. Das hat verschiedene Gründe: einmal der verständliche Ehrgeiz, eine besonders qualifizierte Leistung zu erbringen, insbesondere auf Gebieten, wo beide Zentralämter bisher gleichmäßig tätig waren; zum anderen liegt die Ausweitung der Aufgabenstellung auch an der rasanten technischen Entwicklung und drittens hat sich auch die Hauptverwaltung der DB bei der Auftragserteilung für Projektierungs- und Konstruktionsarbeiten nicht immer die notwendige Zurückhaltung auferlegt. Die *Kommission* schlägt daher vor, daß für die Projektierungs- und Konstruktionsarbeiten alljährlich von der Technischen Abteilung ein Programm aufgestellt und kalkulatorisch daraus die arbeitsmäßige Belastung des Zentralamts und seiner einzelnen Abteilungen ermittelt wird. Dieses Programm, das vom Vorstand der DB genehmigt werden muß, zwingt dazu, zwischen wichtigen und weniger wichtigen und weniger vordringlichen Aufgaben zu unterscheiden und das Arbeitsvolumen der Technischen Abteilung des Zentralamts in einem angemessenen Rahmen zu halten.

Zu 2. — Oberbetriebsleitung (OBL)

Die OBL in Essen und Stuttgart lenken über verschiedene Direktionsbezirke hinweg den Betrieb und Verkehr und treffen Maßnahmen von allgemeiner und größerer Bedeutung für den Betriebs-, Betriebsmaschinen- und Beförderungsdienst. Nach Meinung der *Kommission* können beide Stellen mit einem zentralen Sitz, etwa in Mainz, zusammengelegt werden. Im übrigen erscheint der Gedanke, der zur Errichtung dieser überbezirklichen Lenkungsstellen geführt hat, richtig. Die *Kommission* ist der Ansicht, daß als Ergebnis insbesondere der Strukturänderung im Zugförderungsdienst die zentralen Aufgaben der Oberbetriebsleitung vor allem hinsichtlich der Fahrplangestaltung, des Einsatzes des rollenden Materials und hinsichtlich der Planung der baulichen Anlagen für das Transportgeschäft bei gleichzeitiger Entlastung der Hauptverwaltung und der Direktionen noch erweitert werden können. Das derzeitige Hauptwagenamt sollte der künftig verbesserten einzigen OBL angeschlossen werden.

Zu 3. — Amt für den Werkstättendienst

Das Werkstättenwesen wird zur Zeit von einem Referenten der maschinentechnischen Abteilung der Hauptverwaltung gesteuert. Daneben besteht die Zentralstelle für Betriebswirtschaft im Werkstättendienst (ZBW) in Offenbach (Main). Wie die *Kommission* im V. Teil B IV (Werkstättendienst) vorgeschlagen hat, ist das gesamte Werkstättenwesen unter einer einheitlichen Leitung zusammenzufassen, für die sich die ZBW als Grundlage anbietet. Mit Errichtung dieses besonderen Amtes für den Werkstättendienst müssen die derzeitigen Geschäftsführenden Direktionen für das Werkstättenwesen Zug um Zug entfallen.

Zu 4. — Tarifamt

Im Tarifdienst (Güterverkehr) besteht keine zentrale Stelle außerhalb der Hauptverwaltung. Zentrale Aufgaben werden hier durch sogenannte Geschäftsführende Direktionen erledigt. Die *Kommission* ist der Ansicht, daß die von ihr empfohlene größere Beweglichkeit in der Tarifbildung und -anwendung eine Zentralisierung dieser Aufgaben in einem „Tarifamt" notwendig machen wird und daß damit auf die Geschäftsführenden Direktionen im Tarifdienst verzichtet werden kann. Diese Konzentration hätte auch den Vorteil, daß die zur Zeit mit zentralen Aufgaben im Tarifdienst befaßten Dezernenten bei den Direktionen für die praktische Acquisitionsarbeit mehr Zeit gewönnen. Ein solches Amt wäre auch deswegen gerechtfertigt, weil eine einheitliche Handhabung des im Gesetzesvorschlag der *Kommission* (§ 8) für die DB vorgesehenen Rechtes zum Abschluß von Sondervereinbarungen eine zentrale Stelle erforderlich macht, die auf eine Einheitlichkeit der Verwaltungspraxis hinzuwirken hat.

Eine Übertragung der Bearbeitung des Personentarifs auf das „Tarifamt" scheint wegen des verhältnismäßig geringen Arbeitsumfanges des Personentarifs vorerst nicht erforderlich.

Zu 5. — Sozialamt

Unbeschadet der organisatorischen Folgerungen aus einer Verwirklichung der im IV. Teil Abschnitt A (Sozialaufwand) des Berichtes enthaltenen Empfehlungen erscheinen grundsätzliche Änderungen des bisherigen Aufgabenbereichs nicht erforderlich.

V. Die Bundesbahndirektionen

In den vorangegangenen Darlegungen hat die *Kommission* angeregt, dem Vorstand der DB einen kleinen, aber hochqualifizierten Führungsapparat beizugeben, in dem die Planungen und Entscheidungen der Spitze vorbereitet werden sollten. Im Bereich der Bundesbahndirektionen sollte man unter Berücksichtigung der Unterschiede in den Aufgaben entsprechende organisatorische Maßnahmen treffen. Dabei soll vor allem ein dem Präsidenten einer Direktion direkt unterstelltes Organisations- und Personalwirtschaftsdezernat das Instrument sein, das dem Leiter der Direktion ermöglicht, seinen Bezirk unmittelbar zu gestalten, um die persönliche Verantwortung für die wirtschaftliche Führung der „Filiale" tragen zu können.

Da den Präsidenten der Bundesbahndirektionen in erster Linie die Koordinierung in ihrem Geschäftsbereich obliegt, empfiehlt es sich, den designierten Präsidenten vor ihrem Amtsantritt während einer längeren Zeitspanne Gelegenheit zu geben, im Bereich anderer Bundesbahndirektionen sämtliche Geschäftssparten, die ihnen nicht oder nur aus ihrer früheren Dienstlaufbahn her bekannt sind, eingehender kennenzulernen.

Die für die Hauptverwaltung der DB von der *Kommission* empfohlene Abteilungsgliederung sollte sich auch bei den Bundesbahndirektionen fortsetzen. Auch bei ihnen sollten die Leiter der Abteilungen echte, das heißt von Dezernatsgeschäften befreite Abteilungsleiter werden. Ob es notwendig ist, bei allen Direktionen gleichmäßig für bestimmte Gebiete, insbesondere der Vorhaltung der Eisenbahnanlagen, ständig Spezialisten zu beschäftigen (z. B. Brückenbau), sollte überprüft werden. Es erscheint möglich, einzelne Spezialisten nur bestimmten Direktionen zuzuteilen, von denen aus entsprechende Aufgaben in Nachbarbezirken mit wahrgenommen werden können.

Weiterhin ist die *Kommission* der Ansicht, daß auch die Zahl der Bundesbahndirektionen verringert werden muß. Für eine Auflösung kämen die unterdurchschnittlich kleinen Direktionen Augsburg, Mainz, Kassel und Regensburg in Frage. Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob eine von den auf verhältnismäßig kleinem Raum zusammengedrängten rheinisch-westfälischen Direktionsbezirken aufgeteilt werden kann. In Anbetracht des Zwanges zur verstärkten Eigenwirtschaftlichkeit der DB ist heute kein wirtschaftlich gerechtfertigter Grund mehr zu erkennen, bei der Abgrenzung der Dienstbereiche der DB auf Verwaltungsgrenzen von Gebietskörperschaften usw. Rücksicht zu nehmen. Bei Verwirklichung der Vorschläge zur Zentralisierung

einerseits und Dezentralisierung andererseits sowie bei der fortschreitenden technischen Rationalisierung sollte es möglich sein, daß die bestehenbleibenden Direktionen die Aufgaben der zur Auflösung vorgeschlagenen Direktionen mit einem Bruchteil des dort bisher beschäftigten Personals übernehmen können.

VI. Die Ämter

Die nach Ansicht der *Kommission* bei der Hauptverwaltung und den Direktionen zu bildenden „Transportabteilungen" sollten auf der *Ämterebene* sich in dem sogenannten „Einheitsamt" fortsetzen. Solche Einheitsämter würden anstelle der bisherigen Betriebsämter, Verkehrs- und Maschinenämter treten. Die bisherige Zahl von 154 Betriebsämtern, 70 Verkehrsämtern und 65 Maschinenämtern wird in 90 bis 100 Einheitsämtern zusammengefaßt werden können, wobei der Maschinendienst jeweils die Bezirke von 2 Einheitsämtern betreuen könnte. Die *Schaffung der Einheitsämter wird personelle Einsparungen ermöglichen.* Sie schließt auch nicht aus, daß die Einheitsämter weiterhin Bauaufgaben, die nicht zum eigentlichen Transportgeschäft gehören, für die Direktionen durchführen.

Die den künftigen Einheitsämtern zustehenden Befugnisse sollten mit dem Ziel erweitert werden, daß die Ämter für ihren Bereich voll verantwortliche Organe werden.

Die Bildung der Einheitsämter würde zwangsläufig auch eine einheitliche Aufsichtsinstanz für die Dienststellen (Bahnhöfe, Güterabfertigungen, Bahnbetriebswerke, Bahnmeistereien usw.), die bisher mehreren, voneinander unabhängigen Ämtern unterstellt sind, schaffen.

Die *Bahnhöfe* sind heute in erster Linie Betriebsdienststellen. Schon in mittelgroßen Bahnhöfen besteht eine scharfe Trennung zwischen den Posten des Betriebsdienstes und denen des Verkehrsdienstes. Im Zuge der Modernisierung und Zentralisierung der Betriebsführung (Fernsteuerung und anderes) verliert der Betriebsdienst an mittleren und kleinen Bahnhöfen in Zukunft an Bedeutung. Damit ist auf allen Bahnhöfen dem kommerziellen Dienst das Primat einzuräumen. Dafür bietet die empfohlene Einrichtung von Einheitsämtern die organisatorischen Voraussetzungen. Mit dem Zurücktreten des Betriebsdienstes in den Bahnhöfen können mittlere und kleine Bahnhöfe in Verkehrsagenturen umgewandelt werden und die Agenten sogenannten Mutterbahnhöfen unterstellt werden. Alle Bahnhöfe sollten in Zukunft soweit wie möglich von Verwaltungsarbeit entlastet werden, die in den Einheitsämtern rationeller behandelt werden kann.

Die sich aus einer Zentralisierung der für den Betriebsablauf notwendigen technischen Aufgaben ergebenden *organisatorischen Maßnahmen* bei den einzelnen Dienststellen *hängen* selbstverständlich *unmittelbar zusammen mit den Investitionen auf dem Gebiete des Sicherungs- und Signalwesens.* Die *Kommission* kann daher im einzelnen nicht angeben, welche und wie viele Bahnhöfe als Betriebsdienststellen geschlossen werden können; sie hält es jedoch für dringend erforderlich, Investitionen und organisatorische Konsequenzen aufeinander abzustimmen.

Ähnliches gilt für die bautechnischen und maschinentechnischen Außendienststellen der DB (z. B. Bahnmeistereien). Die Modernisierung und Mechanisierung der Oberbauarbeiten, die Auflassung von Nebenbahnen und die fortschreitende Verlagerung des Personenverkehrs von der Schiene auf die Straße müssen zum Anlaß genommen werden, die Zahl der bautechnischen Dienststellen zu verringern; diese sollten durch Einsatz von Kraftfahrzeugen beweglicher gemacht werden. Als Ergebnis eines großräumigen Einsatzes der Triebfahrzeuge im Zuge des Strukturwandels der Zugförderung kann nach Ansicht der Kommission auch die Zahl der maschinentechnischen Außendienststellen (Bahnbetriebswerke usw.) verringert werden.

VII. Kontrolleure

Die DB sollte auch ihr sehr umfangreiches Kontrollsystem im Grundsätzlichen und im Ausmaß überprüfen. Die derzeitige Vorhaltung von *Kontrolleuren* fast aller Sparten in jeder Verwaltungsinstanz (Hauptverwaltung der DB, zentrale Stellen, Direktionen, Ämter) widerspricht einer zweckmäßigen Verteilung der Aufgaben und Befugnisse. Weiterhin erscheint erforderlich, das Ausmaß der Kontrolltätigkeit im Einklang mit der fortschreitenden technischen Entwicklung zu halten und sie in dem Maße einzuschränken, als die Eigenverantwortlichkeit örtlicher Stellen zugunsten einer zentralen Steuerung des Betriebsgeschehens (z. B. Fernsteuerung) entfällt.

VIII. Bezirksdirektionen

Die *Kommission* hat auch die Frage geprüft, ob es zweckmäßig ist, statt der Einheitsämter „Bezirksdirektionen" zu errichten. Diese Vorschläge gehen dahin, nach ausländischem Muster etwa 5 Generaldirektionen und 30 Bezirksdirektionen einzurichten und auf einen weiteren Unterbau der Bezirksdirektionen in Form von Ämtern zu verzichten. Die *Kommission* hält es für empfehlenswert, zunächst die Einheitsämter zu schaffen und die Bildung von Bezirksdirektionen einer späteren Prüfung auf Grund der Erfahrungen mit den Einheitsämtern zu überlassen. Die sofortige Verwirklichung einer solchen grundlegenden Umwandlung würde Personalverschiebungen und einen finanziellen Aufwand in einem Ausmaß erfordern, dem zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine vergleichbaren Vorteile gegenüberstünden.

C. Geschäftsablauf

I. Die Dezentralisation

Die *Kommission* ist ferner zu der Überzeugung gelangt, daß die in der Zentralisierung wie in der Dezentralisierung von Betriebsaufgaben liegenden organisatorischen Rationalisierungsmöglichkeiten bei der DB noch nicht ausgeschöpft sind.

Die DB hat — wie in Abschnitt B IV ausgeführt — bereits einen Teil solcher Aufgaben, die einerseits überbezirklich sind und daher nicht auf Direktionsebene bearbeitet werden sollen, andererseits auch nicht die Zentrale, das heißt die Hauptverwaltung, belasten sollen, außerhalb der Hauptverwaltung in besonderen Ämtern oder Dienststellen zentralisiert.

Die obersten Instanzen, insbesondere die Hauptverwaltung und die Direktionen, sollten Entscheidungen in größerem Umfang nach unten verlagern (Dezentralisierung). Die *Kommission* hat während ihrer Arbeit den Eindruck erhalten, daß insbesondere die Hauptverwaltung zu sehr mit solchen Aufgaben in Anspruch genommen ist, die entweder von den zentralen Stellen (Zentralämter, OBL, ZBW usw.) außerhalb der Hauptverwaltung oder von den Direktionen in letzter Instanz entschieden werden können. Wenn die Verantwortlichkeit der Direktionspräsidenten für die wirtschaftliche Führung ihres Bezirkes gestärkt wird — die *Kommission* regt an, Maßstäbe zu erarbeiten, die eine Kontrolle der Wirtschaftlichkeit der einzelnen „Filialen" ermöglichen — und wenn von Vor- und Nachkalkulation durch Betriebswirtschaftler mehr Gebrauch gemacht wird, können die Entscheidungsbefugnisse der Direktionen und Ämter erweitert werden. Die Arbeit in der Hauptverwaltung sollte sich mehr als bisher auf die *Planung für die Zukunft*, auf die *Kontrolle der Wirtschaftlichkeit* und auf *Grundsatzentscheidungen* beschränken. Ebenso sollten die Direktionen in stärkerem Umfang als bisher die Entscheidung von Einzelfällen auf die Einheitsämter verlagern; insbesondere, wenn es sich um kommerzielle Angelegenheiten des Transportsgeschäfts handelt. Die Direktionen könnten sich dann mehr auf die Anlagenvorhaltung und auf die regionale Planung konzentrieren.

II. Die Koordination

Der Notwendigkeit, durch eine stärkere Koordination das Spartendenken bei der DB zu überwinden, wird nach den Vorschlägen der *Kommission* durch

die Schaffung der Planungsgruppe beim Vorstand,

die Zusammenfassung der Abteilungen Verkehr und Betrieb sowie von Teilen des Maschinendienstes, die Zusammenfassung des Bauwesens mit Teilen des Maschinendienstes und schließlich durch die Schaffung eines einheitlichen Amtes für Entwicklungs- und Beschaffungswesen,

die entsprechende Gliederung der Bundesbahndirektionen und durch

die Schaffung der Einheitsämter

Rechnung getragen.

III. Das Mitbestimmungsrecht

Die Umstellung auf eine kaufmännische Betriebsführung erfordert — wie auch im VIII. Teil (Personalwirtschaft und Personalpolitik einschließlich Einsparungsmöglichkeiten) erwähnt — eine Überprüfung des Personalvertretungsrechts. Das geltende Personalvertretungsgesetz ist nur auf Behörden und auf den Verwaltungsdienst zugeschnitten und wird der Notwendigkeit eines kaufmännischen Betriebs, dessen Wesensmerkmale Beweglichkeit und schnelle Anpassungsfähigkeit an die sich ständig ändernden Betriebsverhältnisse sind, nicht gerecht. Ohne den guten Willen der Personalvertretungen in Zweifel ziehen zu wollen, ist es aber doch ein schweres Hemmnis für die Betriebsführung, daß, um nur einen Tatbestand zu erwähnen, die Personalvertretungen ein *Mitbestimmungsrecht* bei der Gestaltung von rd. 80 000 Dienstplänen und bei Versetzungen und Beförderungen von Angestellten und Arbeitern haben. Durch solche Bindungen gerät die Betriebsleitung der DB unweigerlich ins Hintertreffen gegenüber der beweglichen Konkurrenz, die in ihren Personaldispositionen frei ist.

Die *Kommission* hält es im Zusammenhang mit ihren sonstigen, auf kaufmännische Beweglichkeit abzielenden Vorschlägen für dringend erforderlich, daß auch das Personalvertretungsgesetz für die DB so gestaltet wird, daß es der Betriebsleitung die notwendige Freiheit für schnelle Personaldispositionen gibt.

D. Personalpolitische Konsequenzen

Mit besonderem Nachdruck fordert die *Kommission,* daß die Verwirklichung der von ihr gegebenen organisatorischen Anregungen von einer entsprechenden Wandlung auf dem Gebiet der *Personalauswahl* begleitet sein muß. Wenn es das allgemein anerkannte Ziel ist, die DB kaufmännisch auszurichten, so ist dem auch auf dem personellen Sektor Rechnung zu tragen. Es ist deshalb notwendig, daß die DB sich wesentlich mehr als bisher die betriebswirtschaftliche und kaufmännische Aus- und Fortbildung ihres Personals angelegen lassen sein muß. Insbesondere sollte die Auswahl der leitenden Persönlichkeiten unter dem Gesichtspunkt erfolgen, solche Kräfte in die führenden Positionen zu bringen, die für die wirtschaftlichen Notwendigkeiten des Unternehmens voll aufgeschlossen sind. Zweifellos wird die DB mit ihrem großen technischen Apparat immer hochqualifizierte Spezialisten benötigen; in denjenigen Stellen jedoch, in denen die Entscheidungen mit großer wirtschaftlicher und finanzieller Tragweite gefällt werden, sollten nur Männer mit erprobter kaufmännischer Begabung Verwendung finden.

Die *Kommission* hat bereits an anderer Stelle darauf hingewiesen, daß es nicht angängig ist, das größte Unternehmen des Bundes, das zu einem Wirtschaftsunternehmen werden soll und will, mit Juristen und Ingenieuren zu führen, die keine hinreichende wirtschaftswissenschaftliche Aus- und Fortbildung erfahren haben. Bisher sind wirtschaftswissenschaftlich vorgebildete Kräfte (Volkswirte, Betriebswirte und Diplomkaufleute) nur in verschwindend geringer Anzahl und oft nur in untergeordneten Funktionen anzutreffen. Hier ist es im Interesse des Unternehmens erforderlich, dem wirtschaftlichen und kaufmännischen Element den Weg auch in den höheren Dienst der DB, und zwar bei entsprechender Begabung und Leistung zum Aufstieg bis in die Spitzenpositionen — vor allem im kommerziellen Dienst — freizugeben.

Ebenso wichtig ist es, auch in der Ausbildung und Auswahl des mittleren und gehobenen Dienstes neue Wege zu gehen. Gerade hier kommt es darauf an, kaufmännisch geschultes Personal einzusetzen, um der DB lukrative Verkehre zuzuführen und um nach Herstellung der von der *Kommission* geforderten Tarifautonomie für die DB mit den entsprechenden Kräften der konkurrierenden Verkehrsträger in Wettbewerb treten zu können. Es wird sich deshalb empfehlen, bei der Einstellung des Nachwuchses für den mittleren und gehobenen Dienst Handelsschüler und Absolventen höherer Handelsschulen gebührend zu berücksichtigen.

VIII. TEIL

Personalwirtschaft und Personalpolitik einschließlich Einsparungsmöglichkeiten

I. Allgemeines

Die Bedeutung der Personalfragen für die DB erhellt aus folgenden Zahlen:

1. a) Im Geschäftsjahr 1958 weist die DB folgende Jahresdurchschnittszahlen für den Personalbestand und den Personalaufwand — ohne Saarland — aus: *)

	Personalbestand — Personen —	Personalaufwand — Tagewerkseinheiten —	Unterschied *)
Beamte . . .	rd. 236 000	rd. 236 000	—
Ärzte/Angestellte	rd. 2 200	rd. 2 200	—
Arbeiter	rd. 260 200	rd. 242 600	rd. 17 600
zusammen . .	rd. 498 400	rd. 480 800	rd. 17 600
Nachwuchskräfte	rd. 20 900	rd. 20 900	—
Insgesamt . .	rd. 519 300	rd. 501 700	rd. 17 600

b) Dazu kommen als Versorgungsempfänger:

Ruhestandsbeamte	rd. 155 500
Witwen und Waisen	rd. 145 500
zusammen	rd. 301 000

2. Die Personalausgaben der DB im Jahre 1958 haben betragen:

	Millionen DM
a) Beamtenbezüge (ohne Nachwuchs) . .	1 747
b) Angestelltenvergütungen und Arbeiterlöhne	1 418
c) Bezüge der Nachwuchskräfte . . .	30
Übertrag	3 195
d) Versorgungsbezüge (abzüglich vom Bund übernommene Lasten für die Verdrängten, Westberliner Eisenbahner und Kriegsopfer)	842
e) Sonstige Personalausgaben	612
Insgesamt	4 649

*) Wegen der Unterscheidung zwischen Personalbestand und Personalaufwand (Tagewerkseinheiten) wird auf Anlage 1 zu diesem Berichtsteil verwiesen.

Im Rahmen der Betriebsrechnung 1958, die insgesamt Aufwendungen in Höhe von 6953 Millionen DM aufweist, betragen die Personalaufwendungen rd. 67 v. H. Die Versorgungsbezüge betragen rd. 48 v. H. der aktiven Gehälter. Dieser Hundertsatz ist hoch, doch ist zu bemerken, daß sich der Normalsatz wegen der bekannten Tatsache der höheren Lebenserwartung gegenüber früheren Jahrzehnten wesentlich erhöht hat. Er wird von der DB selbst nach ihren eigenen Berechnungen als zwischen 37 und 45 v. H. liegend bezeichnet.

II. Rechtsverhältnisse der Bediensteten der DB

1. Nach § 19 des Bundesbahngesetzes (BbG) stehen die Beamten, Angestellten und Arbeiter der DB im Dienst des Bundes. Die Bundesbahnbeamten sind unmittelbare Bundesbeamte.

2. Als unmittelbare Bundesbeamte unterliegen die *Bundesbahnbeamten* mit einzelnen, nicht grundsätzlichen Abweichungen dem Bundesbeamten- und Besoldungsrecht. Nach der Ernennung zum Beamten auf Lebenszeit können sie ohne ihr Einverständnis nur nach Erreichung der Altersgrenze, bei Dienstunfähigkeit oder im Disziplinarwege entlassen werden. Der Bundesbahnbeamte kann auch nicht, wie es nach § 24 des Reichsbahngesetzes 1924 möglich war, gegen seinen Willen in ein Amt geringerer Bewertung und mit geringerer Vergütung versetzt werden; es ist nur eine *vorübergehende* Verwendung auf einem anderen Dienstposten von geringerer Bewertung unter Belassung seiner Amtsbezeichnung und seiner Dienstbezüge möglich, wenn betriebliche Gründe es erfordern (§ 21 BbG).

Die Direktoren bei der Hauptverwaltung der DB, die den Ministerialdirektoren bei anderen Verwal-

tungen entsprechen, können nicht in den einstweiligen Ruhestand versetzt werden, da § 36 des Bundesbeamtengesetzes, der die Versetzung der sogenannten politischen Beamten in den einstweiligen Ruhestand zuläßt, zwar die Ministerialdirektoren, aber nicht die Direktoren der Hauptverwaltung der DB aufführt.

Nur die Anstellungsverhältnisse der 4 Vorstandsmitglieder, die im übrigen aber auch Beamte sind (§ 8 Abs. 3 BbG), stehen unter besonderem Recht. Sie werden (mit Wiederernennungsmöglichkeit) für die Dauer von 5 Jahren ernannt und können auch während dieser Zeit jederzeit aus wichtigem Grunde von ihrem Amt unter Belassung ihrer Dienstbezüge bis zum Ende ihrer Amtszeit abberufen werden.

Auch hinsichtlich ihrer Dienstpflichten und des Disziplinarrechts stehen die Bundesbahnbeamten den übrigen Bundesbeamten gleich.

3. Die Dienstverhältnisse der *Angestellten und Arbeiter* sind tarifrechtlich geregelt. Während für die Angestellten der DB, deren Zahl nur rd. 2000 beträgt, das allgemeine Recht (TO. A usw.) gilt, gibt es für die Arbeiter der DB einen besonderen Tarifvertrag, wie auch für die Bundesbahnarbeiter eine besondere Eisenbahnergewerkschaft besteht.

Diese Regelung hat die rechtliche Folge, daß ein Angestellter oder Arbeiter bei Vorliegen der im Tarifvertrag (bzw. der Anlage 1 zur TO.A) festgelegten Tätigkeitsmerkmale einen (vor den Arbeitsgerichten) einklagbaren Anspruch auf Eingruppierung in die betreffende Vergütungsgruppe hat. Das ist insofern bemerkenswert, als es für die Beamten weder einen an Tätigkeitsmerkmalen ausgerichteten noch sonst einen Rechtsanspruch auf Beförderung oder Bezahlung aus einer höheren Besoldungsgruppe gibt.

Für die Kündigung von Dienstverhältnissen der Arbeiter und Angestellten gelten die entsprechenden tarifvertraglichen Bestimmungen, das allgemeine Recht (TO.A usw.), das Kündigungsschutzgesetz und das Personalvertretungsgesetz. Der ordentlichen Kündigung, deren Fristen für die Arbeiter tarifvertraglich, für die Angestellten in der TO.A festgelegt sind, steht die außerordentliche Kündigung gegenüber, die ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist aus wichtigem Grund erfolgen kann. Die ordentliche Kündigung ist nach dem Kündigungsschutzgesetz auf Fälle beschränkt, in denen die Kündigung nicht sozial ungerechtfertigt ist oder nicht als sozial ungerechtfertigt gilt. Nach dem Personalvertretungsgesetz wirkt hier außerdem die Personalvertretung mit. Unkündbaren Arbeitern und Angestellten mit einer Eisenbahndienstzeit von mehr als 15 Jahren und einem Alter von mehr als 40 Jahren kann nur noch aus wichtigem Grund gekündigt werden, also nur noch in den wenigen Fällen, in denen nach der Gerichtspraxis die Fortsetzung des Arbeitsverhältnisses als unzumutbar anerkannt wird.

Besondere Schutzbestimmungen bestehen in Spezialgesetzen für die Mitglieder der Personalvertretungen und für Massenentlassungen im Kündigungsschutzgesetz, für Schwerbeschädigte und für weibliche Arbeitnehmer während der Schwangerschaft.

4. Neben den beamten- und tarifrechtlichen Bestimmungen ist für die Personalwirtschaft der DB noch das *Personalvertretungsgesetz vom 5. August 1955* von besonderer Bedeutung. Das Gesetz hat Geltung für alle Bundesverwaltungen einschließlich der DB. Es ersetzt für den öffentlichen Dienst das für die Wirtschaft geltende Betriebsverfassungsgesetz vom 11. Oktober 1952 und erstreckt sich auf die Beamten, Angestellten und Arbeiter.

Die Personalvertretung erfolgt durch Personalräte, in die die einzelnen Gruppen (Beamte, Angestellte, Arbeiter) je für sich ihre Vertreter wählen.

Entsprechend der Gliederung der DB gibt es

1 Hauptpersonalrat bei der Hauptverwaltung mit 25 Mitgliedern,

18 Bezirkspersonalräte bei den Direktionen und dem Zentralamt in Minden mit *438* Mitgliedern,

4 732 örtliche Personalräte mit *19 655* Migliedern.

Den bei der DB bestehenden Personalvertretungen gehören somit insgesamt 20 118 Mitglieder an. Insgesamt sind 524 Personalratsmitglieder zur Wahrnehmung von Geschäftsführungsaufgaben vom Dienst freigestellt.

Der Aufgabenbereich der Personalräte umfaßt die Betreuung der Verwaltungsangehörigen allgemein, wobei die Räte ein Initiativrecht haben. Außerdem hat das Gesetz den Personalräten in einer größeren Anzahl genau bestimmter Fälle ein formelles Beteiligungsrecht zuerkannt, das sich in 3 Formen, als Beratung, Mitwirkung und Mitbestimmung, äußert. Die stärkste Form der Beteiligung ist die Mitbestimmung; in diesen Fällen bedürfen die Maßnahmen der Verwaltung der Zustimmung des Personalrats, ohne die sie nicht verbindlich erlassen werden können.

Die bedeutungsvollsten Fälle der Mitbestimmung sind:

a) Für alle Kategorien, also auch für Beamte, die Festsetzung des Beginns und Endes der täglichen Arbeitszeit und der Pausen. Das wirkt sich bei der DB unter anderem dahin aus, daß etwa 80 000 Dienstpläne der Mitbestimmung der Personalvertretung unterliegen!;

b) Errichtung und Verwaltung von Wohlfahrtseinrichtungen;

c) Aufstellung der Entlohnungsgrundsätze und Festsetzung der Akkordlohnsätze;

d) in Personalangelegenheiten nur der Angestellten und Arbeiter:

die Höhergruppierung,

die Rückgruppierung,

die Versetzung zu einer anderen Dienststelle.

Die Personalräte besitzen also hinsichtlich der Angestellten und Arbeiter ein weitergehendes Beteiligungsrecht als hinsichtlich der Beamten, indem Angestellte und Arbeiter nur mit Zustimmung des Personalrats befördert, zurückgruppiert oder versetzt werden können.

Die *Kommission* ist der Auffassung, daß die für öffentliche Verwaltungen geschaffene und berechtigte Regelung des Personalvertretungsrechts für die DB als ein in Zukunft kaufmännisch zu führendes, dem Wettbewerb ausgesetztes Unternehmen mit den sich daraus ergebenden veränderten Betriebsbedingungen nicht in allen Teilen geeignet ist, sogar der unvermeidlichen Anpassung des Aufwandes an den Ertrag des Unternehmens hinderlich sein kann. Sie *empfiehlt* daher für den Bereich der DB eine Überprüfung der Mitbestimmungsrechte der Personalräte (§§ 62, 63, 67 und 71 des Personalvertretungsgesetzes vom 5. August 1955).

5. In diesem Zusammenhang sei kurz das *Gedingewesen* gestreift, dessen derzeitiger Stand — auch nach Meinung der DB — unbefriedigend ist.

Seit jeher werden die wichtigsten Arbeiten

am Oberbau,

im Betriebsmaschinendienst,

im Werkstättendienst,

im Stückgutladedienst,

im Gedinge an Einzelarbeiter oder Gruppen von Arbeitern vergeben. Sinn des Gedinges ist, die Arbeiter durch Bezahlung eines Überverdienstes zu Mehrleistungen gegenüber einer vorher festgesetzten Norm innerhalb der regelmäßigen Arbeitszeit anzuspornen und der Verwaltung dadurch Einsparungen an Personal und Geldmitteln zu verschaffen. Wichtigste Voraussetzung für die Durchführung eines echten Gedinges ist die Festsetzung von einwandfreien Stückzeiten für die Arbeitseinheiten (laufende Meter, Stückzahl, Tonnen usw.). Die Stückzeiten werden vornehmlich auf Grund von Zeitaufnahmen der Dienststellen festgesetzt, wobei der örtliche Personalrat nach dem Personalvertretungsgesetz das Mitbestimmungsrecht hat. Dadurch ist die Festsetzung der Stückzeiten sehr erschwert worden, weil in aller Regel der im Personalvertretungsgesetz für Streitfälle vorgesehene Instanzenweg bis zur Hauptverwaltung gegangen werden muß und dieses Verfahren umständlich und langwierig ist.

Die Mißstände haben sich besonders auf den Güterböden gezeigt, wo trotz starker Mechanisierung noch keine ausreichende Senkung der Stückzeiten erzielt werden konnte, so daß der wirtschaftliche und finanzielle Effekt der Rationalisierung ausblieb, im Gegenteil zu den bisherigen Kosten noch die Verzinsung der für die Rationalisierung aufgewandten Mittel hinzukam.

Die DB hat Kommissionen eingesetzt, um das Gedingewesen zu reorganisieren. Sie erhofft von der Arbeit dieser Kommissionen eine baldige Besserung der bisherigen Zustände.

Nach Ansicht der *Kommission* sollte die DB auf eine Gesundung des Gedingewesens sowohl aus arbeitspolitischen als auch aus wirtschaftlichen Gründen ihr besonderes Augenmerk richten.

Die *Kommission* verweist in diesem Zusammenhang auch auf ihre Bemerkungen zum Entlohnungssystem im V. Teil des Berichts Abschnitt B IV. — Werkstättendienst. Sie hält eine Anpassung an die für vergleichbare Industrien getroffenen Arbeitsbedingungen aus Wirtschaftlichkeitsgründen für notwendig.

III. Personalverwaltung

1. Der außerordentlich große Personalkörper der DB erfordert eine sorgfältig durchdachte und gegliederte Personalverwaltung. Der Bedeutung der Personalverwaltung entsprechend gipfelt sie in einer besonderen Abteilung der Hauptverwaltung der DB und darüber einem Vorstandsmitglied, das nach § 8 Abs. 1 des Bundesbahngesetzes insbesondere die sozialen Aufgaben wahrzunehmen hat. Bei den Direktionen gibt es besondere Personalwirtschaftsdezernenten, unterstützt durch Personalwirtschaftskontrolleure, die die Dienststellen laufend auf Einhaltung und Angemessenheit des Personalhaushalts kontrollieren.

Die zahlreichen *Dienstzweige* der DB lassen sich in drei großen Gruppen zusammenfassen:

a) im Verwaltungsdienst, der kleinsten Gruppe, die rd. 6 v. H. des Gesamtpersonalaufwands umfaßt,

b) in der — Fertigungscharakter tragenden — Vorhaltung (Baudienst mit Bahnunterhaltung und Werkstättendienst) mit rd. 30 v. H. des Gesamtpersonalaufwands und

c) in der Betriebsführung, dem Hauptdienstzweig, der rd. 64 v. H. des Gesamtpersonalaufwands beträgt und der die eigentlichen Dienstleistungen der DB darbietet.

Der Bahnunterhaltungsdienst bildet gleichzeitig das Personalreservoir für die Dienstzweige der Betriebsführung, die sich aus dem Unterhaltungsdienst ergänzen oder je nach Bedarf verstärken oder umgekehrt im Betriebsdienst frei werdendes Personal an ihn abgeben. Je nach der Arbeitslage im Unterhaltungsdienst erfolgt vor allem in diesem Dienst die endgültige Personalverminderung, die in der Regel auf natürlichem Wege, nämlich durch Nichtersatz für abgehende Kräfte, vor sich geht.

2. Das engere Gebiet der *Personalwirtschaft* befaßt sich vor allem mit

der Bestimmung des Personalbedarfs (Ermittlung und Festsetzung),

der Überwachung der Personalverwendung,

der Personallenkung und

der Personalergänzung.

Die Ermittlung und ständige Überwachung des Personalbedarfs ist durch eine Fülle von Vorschriften unter Verwendung minutiöser Formulare geregelt, die eine möglichst schnelle und genaue Anpassung der Zahl der Kräfte an den wechselnden Verkehr sicherstellen sollen.

Eine besondere Rolle spielt in der Personalwirtschaft die sogenannte Dienstpostenbewertung. Das Ziel der Dienstpostenbewertung, die es übrigens auch in der Postverwaltung gibt, ist, in möglichst

genauer und objektiver Weise die Abgrenzung zwischen Beamten- und Arbeiterdienstposten festzustellen und die Beamtendienstposten nach Laufbahn und Laufbahngruppen und innerhalb dieser nach Eingangs- und Beförderungsgruppen richtig zu bewerten.

3. Im Rahmen dieses Gutachtens ist insbesondere die *Abgrenzung zwischen Beamten- und Arbeiterdienstposten* von Wichtigkeit.

Ausgangspunkt hierbei ist § 4 des Bundesbeamtengesetzes. Er lautet:

„Die Berufung in das Beamtenverhältnis ist nur zulässig zur Wahrnehmung

1. hoheitsrechtlicher Aufgaben oder
2. solcher Aufgaben, die aus Gründen der Sicherung des Staates oder des öffentlichen Lebens nicht ausschließlich Personen übertragen werden dürfen, die in einem privatrechtlichen Arbeitsverhältnis stehen."

Hoheitsrechtliche Aufgaben kommen bei den Betriebsverwaltungen nur in geringem Umfang in Frage; da der Gesetzgeber aber den Beamtenstatus bei den Betriebsverwaltungen nicht aufgeben wollte, hat er die vorstehende Nummer 2 des § 4 geschaffen, die vornehmlich für die Betriebsverwaltungen bestimmt ist und ihnen die Möglichkeit des Einsatzes von Beamten auch für nicht hoheitsrechtliche Aufgaben gibt. Dabei ist festzuhalten, daß § 4 Nr. 2 nicht sagt, daß die aufgeführten Aufgaben nur von Beamten wahrgenommen werden dürfen, sondern lediglich verbietet, daß für andere als die in § 4 aufgeführten Aufgaben Beamte eingesetzt werden. Es ist also durchaus zulässig, daß die Aufgaben des § 4 Nr. 2 durch Nicht-Beamte wahrgenommen werden. § 4 Nr. 2 des Bundesbeamtengesetzes sagt also nur, daß im nichthoheitlichen Bereich die DB Beamte haben *kann,* nicht daß sie Beamte haben muß. Hier greift aber der schon genannte § 19 des Bundesbahngesetzes ein, der wohl dahin auszulegen ist, daß die DB außer Arbeitern und Angestellten *auch* Beamte haben muß. Die genannten Bestimmungen sagen aber nichts darüber, wo die Grenze zwischen Beamten- und Arbeiterdienstposten zu ziehen ist. Die DB erklärt hierzu:

„Vorwiegend aus Gründen der Sicherung des Staates und des öffentlichen Lebens hat die DB das zahlenmäßige Verhältnis zwischen Beamten- und Arbeiterdienstposten so zu bestimmen, daß der Betrieb der Bahn in einem gewissen Umfange, notfalls auch bei Ausfall der nichtbeamteten Kräfte, aufrechterhalten werden kann. Zudem bedingt das Interesse der Öffentlichkeit an der Haltung des hohen Leistungsstandes des Unternehmens, was auch der Bundesbeauftragte für die Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung anerkannt hat, eine genügende Zahl fachlich ausgebildeter, vielseitig verwendbarer Kräfte, die den festen Stamm des Unternehmens bilden und zu ihm in einem unabdingbaren Treueverhältnis stehen. Mitbestimmend ist dabei, ob für eine Tätigkeit Fachkenntnisse und Erfahrungen erforderlich sind, die im übrigen Berufsleben nicht erworben und auch schwerlich verwandt werden können. Dienstposten, die derartige Anforderungen stellen, werden als Beamtendienstposten bewertet.

Der DB und ihren Rechtsvorgängern blieb stets vorbehalten, danach in eigener Verantwortung das Verhältnis von Beamten und Arbeitnehmern zu bestimmen. Gegenwärtig ist etwa die Hälfte des Personals der DB im Beamtenverhältnis, die andere Hälfte im Arbeiter- und Angestelltenverhältnis beschäftigt. Diese Verteilung ist nicht willkürlich, sondern wohlabgewogen und gesetzlich fundiert."

Diese Ausführungen zeigen — ebenso wie die Tatsache, daß das Verhältnis Beamte zu Arbeitern in den Jahren 1936 bis 1959 stark wechselnd gewesen ist (vgl. V. Ziffer 4) —, daß die Nahtstelle zwischen Beamten und Arbeitern ein unbestimmt breites Band ist, innerhalb dessen das Verwaltungsermessen über das Verhältnis der beiden Kategorien zueinander entscheidet. Im wesentlichen zu dem gleichen Ergebnis kommt das Gutachten des Präsidenten des Bundesrechnungshofs als Bundesbeauftragter für Wirtschaftlichkeit in der Verwaltung über die Richtlinien für die Bewertung der Dienstposten im Bereich der Deutschen Bundespost vom 14. Oktober 1958. Es heißt dort in Abschnitt IV 2, Seite 7, daß die Bewertungsrichtlinien keine erschöpfende und zuverlässige Grundlage für die Ermittlung des Planstellenbedarfs sein können.

Diese Feststellung ist im Rahmen dieses Gutachtens insofern von Wichtigkeit, als die Dienstpostenbewertung einer anderweitigen Abgrenzung zwischen Beamten- und Arbeiterdienstposten nicht entgegensteht. Wie die DB selbst sagt, blieb ihr stets vorbehalten, in eigener Verantwortung das Verhältnis von Beamten und Arbeitern zu bestimmen.

4. Diese Freiheit des Ermessens zeigt sich auch im sogenannten *Stellenpuffer,* diesem vielfach mißverstandenen Begriff, über den wegen seiner Bedeutung für die Personalwirtschaft und insbesondere für die Festsetzung der Beamtenplanstellen kurz etwas gesagt werden muß.

Die Eigenart der Eisenbahnverwaltung — als eines vorwiegend technischen Verkehrsinstruments — bringt es mit sich, daß ihr Personalkörper — anders als der der Hoheitsverwaltungen — größeren Personalschwankungen unterliegt, die sich sowohl aus den Verkehrsschwankungen als auch aus dem Fortschritt der technischen Einrichtungen ergeben. Die DB weist daher in dem für den Beamteneinsatz maßgebenden und verbindlichen Stellenplan weniger Beamtenstellen aus, als sich nach der Dienstpostenbewertung Beamtendienstposten ergeben. Die Differenz ist der Stellenpuffer. Er ist mit Arbeitern besetzt und kann daher Personalschwankungen elastischer auffangen, als es der lebenslänglich angestellte Beamtenkörper vermag. Der Stellenpuffer hat nur Bedeutung für den einfachen und mittleren Dienst, weil Arbeiter im allgemeinen nur in diese Dienste einrücken. Er beträgt zur Zeit bei den Beamten des mittleren Dienstes im Durchschnitt 12,7 v. H. und bei den Beamten des einfachen Dien-

stes im Durchschnitt 13,5 v. H., d. h., daß durchschnittlich für je 100 Beamtendienstposten des mittleren Dienstes nur 87,3 Planstellen und für je 100 Beamtendienstposten des einfachen Dienstes nur 86,5 Planstellen im Stellenplan zur Verfügung stehen.

Die DB führt für den Stellenpuffer auch psychologische Gründe an; der Arbeiter auf einem Beamtendienstposten befindet sich in einer Vorstufe zum lebenslänglichen Beamtenverhältnis — ähnlich wie der Beamtenanwärter nach bestandenen Prüfungen — und fühlt sich dadurch enger mit der Verwaltung verbunden als auf einem Arbeiterdienstposten. Andererseits übt der Stellenpuffer aber eine gewisse Sogwirkung auf die Planstellenrechnung aus, die um so stärker wird, je größer der Stellenpuffer ist. Dies hat z. B. dazu geführt, daß der *Deutsche Bundestag* bei Verabschiedung des Besoldungsgesetzes im Sommer 1957 die Entschließung gefaßt hat, daß bei der DB und der Bundespost die Stellenpläne möglichst den Dienstposten angeglichen werden, mit anderen Worten: mit Beamten besetzt werden sollen; *eine Entschließung, die offensichtlich dem Sinn des Stellenpuffers widerspricht.* Diese Entschließung hat wieder zur Folge gehabt, daß daraufhin die DB *im Stellenplan 1958 die Beamtenstellen um 7436 Stellen erhöht hat,* von denen rd. 7000 auf den einfachen und mittleren Dienst entfallen.

Schon vorher — im Jahre 1957 — sind, im wesentlichen um den Stellenpuffer zu verringern, 6400 Beamtenplanstellen neu geschaffen worden. Allerdings ist im Jahre 1959 im Zuge der allgemeinen Verringerung des Personalstandes ein Abbau der Stellen um rd. 3300 erfolgt, der auch im Jahre 1960 fortgesetzt werden soll.

5. Im Rahmen der Personalwirtschaft ist noch die *Personalbewegung infolge Abgangs* zu erwähnen. Dieser Abgang ist, wie aus der Anlage 2 zu diesem Berichtsteil im einzelnen ersichtlich, groß. Er betrug in den letzten Jahren 33 000 bis 35 000 Köpfe jährlich. Das sind fast 7 v. H. des Gesamtbestandes von 500 000 Köpfen. Davon entfällt etwa je die Hälfte auf Pensionierung und Invalidisierung mit 16 000 Köpfen und auf freiwilliges und sonstiges Ausscheiden mit rd. 15 000 Köpfen. Die Beamten sind an dem Abgang mit rd. 11 500 Köpfen und die Arbeiter mit 21 000 Köpfen beteiligt. In der hohen Abgangszahl der Arbeiter spiegelt sich auch die starke Fluktuation wider, die eine Folge der Vollbeschäftigung ist, da sie dem Arbeitnehmer die Suche nach dem zusagendsten Arbeitsplatz erleichtert. Andererseits erleichtern die hohen Abgangszahlen die Durchführung notwendiger Einsparungsmaßnahmen.

6. Bei dieser Gelegenheit sei auch auf den *hohen Krankenstand* bei der DB hingewiesen, der nach den Angaben der DB im Jahre 1957 = 6,22 v. H. und im Jahre 1958 = 6,03 v. H. betragen hat und damit beträchtlich über dem Krankenstand der Sozialen Krankenversicherung liegt, wie er in den „Arbeits- und sozialstatistischen Mitteilungen des Bundesarbeitsministeriums", Heft 3 vom März 1959, Seite 80, graphisch dargestellt ist. Auch in den Gutachten von Morgenthaler (Seite 59) und Ottmann (Seite 65) ist der hohe Krankenstand erwähnt. Desgleichen auch in der unter VI Ziffer 4 behandelten Studie „Vergleich der deutschen mit der französischen Eisenbahn". Dort ist der Krankenstand der DB für 1957 mit 7,72 v. H. und der vergleichbare Krankenstand der französischen Eisenbahnen (SNCF) mit 4,01 v. H. angegeben. Da 1 v. H. der Kopfstärke der DB (500 000 Köpfe) 5000 Köpfe sind, so kommt dem hohen Krankenstand der DB, dessen Gründe hier nicht weiter untersucht werden sollen, erhebliche Bedeutung zu. Die DB sollte dieser Frage im Zuge einer Straffung der Verwaltung nachgehen.

IV. Die Probleme der Personalverwaltung

Bei der Untersuchung der Personalfragen stellen sich im wesentlichen folgende große Probleme:

1. Der Beamtenstatus und das zahlenmäßige Verhältnis von Beamten zu Arbeitern im Rahmen eines vorwiegend kaufmännisch zu führenden Unternehmens (Elastizitätsproblem).
2. Welche Möglichkeiten bestehen, den großen Personalkörper der DB zu verkleinern und auch dadurch elastischer zu gestalten (Einsparungsproblem)?
3. Die Pensionslasten der DB, dabei das Sonderproblem der Doppelversorgung.
4. Änderungen des Personalrechts.

Die Fragen zu 1. und 2. werden im folgenden behandelt.

Das Problem der Pensionslasten (mit Doppelversorgung) wird in einem besonderen Abschnitt des Gutachtens (II. Teil Abschnitt C) behandelt und daher an dieser Stelle nicht erörtert.

Das gleiche gilt hinsichtlich des Personalrechts, das im Zusammenhang mit den Vorschlägen für ein neues Bundesbahngesetz behandelt wird.

V. Das Elastizitätsproblem

1. Die DB beschäftigt zur Zeit etwa je zur Hälfte Beamte und Arbeiter. (Die Angestellten — rd. 2000 — können in diesem Zusammenhang wegen ihrer geringen Zahl außer Betracht bleiben.) Die starke Durchsetzung des Personalkörpers der DB mit Beamten besteht seit vielen Jahrzehnten. Sie ist vom Gesetzgeber auch als heute noch zweckmäßig anerkannt worden, indem er durch die besondere Bestimmung des § 4 Nr. 2 des Bundesbeamtengesetzes von 1953 — wie schon unter III Ziffer 3 bemerkt — die Möglichkeit geschaffen hat, daß DB und Bundespost — auch ohne daß es sich um eigentliche Hoheitsaufgaben handelt — Beamte haben können. Der Gesetzgeber hat an dem *Beamtenstatus* als solchem bei der DB und ebenso bei der Bundespost nichts ändern wollen. Gleichwohl muß die *Kommission,* die eine neue, kaufmännisch beweglichere Ausgangsstellung der DB in Vorschlag bringen will, sich mit der Beamtenfrage beschäftigen und untersuchen, ob sie etwa eine Abschaffung oder Lockerung des Beamtenstatus empfehlen sollte.

2. *Gegen den Beamtenstatus* bei einem *kaufmännisch* zu führenden Betrieb werden angeführt:

a) die aus seiner Aufgabenstellung sich ergebende Mentalität eines Beamten, der — anders als der Kaufmann — keine Renten erwirtschaften, nicht „verdienen" soll (nicht zu verwechseln mit möglichst sparsamer Verwendung der den Beamten anvertrauten öffentlichen Mittel, zu der auch der Beamte selbstverständlich verpflichtet ist);

b) die aus der lebenslänglichen Anstellung des Beamten herrührenden, die Elastizität des Betriebes beeinträchtigenden Schwierigkeiten eines beweglichen Einsatzes und gegebenenfalls auch der Entlassung von Beamten;

c) die Pensionslasten.

3. Hierzu ist kurz folgendes zu sagen:

a) Die große Masse der Beamten — nämlich rd. 90 v. H. — gehört dem einfachen und mittleren Dienst an, bei dem es in erster Linie auf Zuverlässigkeit und Fleiß und nur mittelbar auf das „Verdienen für die DB" ankommt. Kaufmännischer Geist wird erst von den höheren Beamtengruppen, vornehmlich von den leitenden Persönlichkeiten, verlangt, wozu im Gutachten an anderen Stellen, insbesondere im Gesetzentwurf, Vorschläge gemacht werden.

b) Die Schwierigkeiten, die sich für die Betriebsführung aus der lebenslänglichen Anstellung der Beamten ergeben, lassen sich wesentlich reduzieren, wenn die Zahl der Beamten im Verhältnis zur Gesamtzahl des Personals so vorsichtig bemessen wird, daß der Betrieb die notwendige personelle Beweglichkeit behält, um sich jederzeit den wechselnden Verkehrsverhältnissen und der technischen Entwicklung anpassen zu können.

Bei Abwägung der Vor- und Nachteile des Beamtenstatus muß beachtet werden, daß der Beamtenkörper, auch wenn er verhältnismäßig klein gehalten wird, ein Element der Stabilität darstellt, das ein so großer und für die gesamte Volkswirtschaft zentraler Körper wie die DB braucht, um ständig seine Funktion als Träger des wirtschaftlichen Kreislaufs erfüllen zu können. Das ist auch die innere Begründung für den zitierten § 4 Nr. 2 des Bundesbeamtengesetzes.

c) Der schwerwiegendste Einwand gegen den Beamtenstatus sind die hohen Pensionslasten. Die Frage ist im II. Teil des Berichts Abschnitt C behandelt worden. An dieser Stelle ist nur festzustellen, daß die Pensionslast untrennbar mit dem Beamtenstatus verbunden ist. Die Pensionslast ist weder betriebsfremd noch eine politische oder gemeinwirtschaftliche Last, sondern steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Personalpolitik der DB und ihrer Rechtsvorgänger (mit gewissen Ausnahmen als Folgen des letzten Krieges). Die *Bejahung* des *Beamtenstatus* — und die DB bejaht ihn — *bedeutet auch eine Bejahung der Pensionslast. Man kann nicht Beamte einstellen, aber die daraus folgenden Pensionslasten nicht voll übernehmen wollen.* Wenn man der DB einen Teil der Pensionslasten abnehmen will, so ist das eine Hilfe, die wegen der schwierigen Finanzlage der DB erfolgt, im Hinblick auf die bestehenden Sonderbelastungen und außerdem zur Herstellung gleicher Startbedingungen notwendig ist.

Nicht außer acht zu lassen ist schließlich noch, daß eine Umstellung vom Beamtenstatus auf einen solchen von Angestellten und Arbeitern auf viele Jahre hinaus keine finanziellen Vorteile bringen, im Gegenteil wegen der sozialen Beiträge und auch wegen voraussichtlich höherer Löhne erhöhte Kosten verursachen würde. Der Gegenposten in Gestalt des Wegfalls der Pensionen würde erst nach Jahrzehnten ins Gewicht fallen.

4. Als Ergebnis dieser Erwägung hat sich die *Kommission* grundsätzlich *für die Beibehaltung des Beamtenstatus* als Grundelement der Personalwirtschaft der DB entschieden. *Die Zahl der Beamten soll jedoch möglichst klein gehalten werden.* Das augenblickliche Verhältnis von 51,5 : 48,5 v. H. ist zu hoch.

Die Entwicklung des zahlenmäßigen Verhältnisses zwischen Beamten und Arbeitern von 1936 bis 1959 ist aus der Anlage 3 zu diesem Berichtsteil zu ersehen. Danach hat das Verhältnis betragen:

	Beamte	:	Arbeiter
1936 (Reichsgebiet)	42,6	:	57,4
1950	38,4	:	61,6
1957	47,9	:	52,1
1959/Juli	51,5	:	48,5

Das Verhältnis Beamte zu Arbeitern ist mithin nach dem Kriege zunächst unter den Stand von 1936 abgesunken, um dann schnell zu steigen. Es liegt zur Zeit ganz erheblich über dem Stand von 1936.

Gemessen an dem Stand von 1936 (Reichsgebiet) hat die Zahl der Beamten betragen:

im Jahre 1950 = 69,1 v. H. der Beamtenzahlen von 1936

im Jahre 1957 = 84,2 v. H. der Beamtenzahlen von 1936

im Jahre 1959/Juli = 88,0 v. H. der Beamtenzahlen von 1936.

Gegenüber 1950 ist die Zahl der Beamten im Jahre 1957 um 21,9 v. H. und im Juli 1959 um 27,4 v. H. gestiegen. *)

---

*) Angemerkt sei hierbei auch die besonders starke Verbeamtung der weiblichen Bürokräfte. Nach einer von der DB vorgelegten Übersicht beschäftigte sie im Oktober 1958

1. rd. 2000 weibliche Beamte im mittleren Dienst
   rd. 2700 weibliche Hilfskräfte im Beamtendienst (die die DB als „schreibgewandte Arbeiterinnen auf Beamtendienstposten" bezeichnet)
   rd. 4700 insgesamt
2. rd. 3600 Schreibkräfte (als angestelltenversicherungspflichtige Arbeiterinnen).

(Fortsetzung der Fußnote siehe Seite 233)

Besonders deutlich zeigt sich die Tendenz der fortschreitenden Verbeamtung in den Besoldungsgruppen A 5 bis A 8, die von 1950 (83 267 Beamte) auf 1959 — Juli — (129 470 Beamte der gleichen Besoldungsgruppen) um 55,5 v. H. zugenommen hat.

Die *Kommission* ist der Meinung, daß hier eine Änderung in der von der DB verfolgten Personalpolitik eintreten muß. Die DB hat in einer Stellungnahme zum Gutachten Ottmann (Seite 152) selbst ein Verhältnis von 45 (Beamte) : 55 (Arbeiter) als normal bezeichnet. Auch dieses Verhältnis scheint noch zu hoch. Nach Meinung der *Kommission* sollte *zunächst ein Verhältnis 40 (Beamte) : 60 (Arbeiter)* als *erstes Ziel* angestrebt und erreicht werden. Im Zuge der weiteren Entwicklung der DB zu einem kaufmännisch geführten, eigenverantwortlichen Wettbewerbsunternehmen, wie sie die *Kommission* im Auge hat, sollte die *Zahl der Beamten im Verhältnis zu den Arbeitern noch weiter verringert werden.*

Es ist unter diesen Umständen *nicht vertretbar,* daß die *DB immer noch eine weitere Vermehrung von Planstellen für Beamte vornimmt.* Der von der DB angeführte Grund, daß sie mit dieser Vermehrung der bereits erwähnten Entschließung des Deutschen Bundestages Rechnung trage, die den Stellenpuffer mit Beamtenkräften ausfüllen wolle, ist nicht stichhaltig. Wie schon unter III. Ziffer 4 gesagt, verkennt die Entschließung das Wesen des Stellenpuffers, das gerade darin besteht, eine bestimmte Zwischenstufe zwischen Beamten- und Arbeitertätigkeiten aus Gründen der Anpassungsmöglichkeit an den Verkehr nicht mit Beamten zu besetzen.

Die Dienstpostenbewertung steht der Verringerung nicht entgegen. Wie schon dargelegt, kann die Dienstpostenbewertung nicht sozusagen automatisch bestimmte Dienstposten als Beamtendienstposten und andere als Arbeiterdienstposten klassifizieren. Vielmehr ist es stets eine Ermessensfrage der Verwaltung, wie sie das Zahlenverhältnis von Beamten zu Arbeitern gestalten will; erst in dem so gesteckten Rahmen kann die Dienstpostenbewertung erfolgen.

5. Der Vollständigkeit halber seien noch die Personalverhältnisse in einigen Nachbarländern gestreift.

In *Frankreich* und *Belgien* wird zwischen Hilfskräften und Stammpersonal unterschieden. Das Stammpersonal, das in Frankreich rd. 95 v. H. des Personals ausmacht, hat eine Rechtsstellung etwa zwischen den Beamten und Angestellten deutschen Rechts, ist also nicht so fest mit dem Unternehmen verbunden wie die deutschen Beamten.

Auch in der *Schweiz* gibt es diese feste Verbindung nicht, da der Beamte auf Zeit bestellt, allerdings regelmäßig wiederbestellt wird.

Die *Niederlande* betreiben ihre Eisenbahn als Aktiengesellschaft, wobei die Personalverhältnisse der Bediensteten durch staatliche Rechtsetzung geordnet sind.

Gleiche rechtliche Verhältnisse wie in der Bundesrepublik Deutschland bestehen in *Österreich,* wo ein Teil der Bediensteten, und zwar der größere Teil, Beamte im deutschen Sinne sind.

Der kurze Überblick zeigt, daß es in all diesen Ländern — außer Österreich — zwar keine Beamten im deutschen Sinne gibt, daß aber das Bestreben vorliegt, einen festen Stamm von Bediensteten zu bilden, der in beamtenähnlicher Form fest mit dem Unternehmen verbunden ist.

VI. Das Einsparungsproblem

1. Wie einleitend bemerkt, haben die Personalkosten der DB im Jahre 1958 mit rd. 4700 Millionen DM rd. 67 v. H. der Aufwendungen der Betriebsrechnung betragen.

Nach den statistischen Angaben der DB für 1957, Seite 354, Abschnitt C, entfallen im Durchschnitt jährlich auf den Kopf

des Beamten . . .	rd. 7 100 DM (nur Gehälter),
des Arbeiters . . .	rd. 5 400 DM (nur Löhne),
an *Gesamt-Personalkosten* (einschließlich Ruhegehälter, Nebenbezüge, Reisekosten, Wohlfahrtsausgaben)	rd. 9 000 DM.

Die Zahlen zeigen die außerordentliche Bedeutung des Einsparungsproblems. Eine Verminderung z. B. um 25 000 Köpfe, wie sie die DB in der Zeit von April 1958 bis Juli 1959 vorgenommen hat, muß bei einem Durchschnitt pro Kopf von 7000 DM (Bezüge und sonstige Personalkosten, ohne Ruhegehälter) eine jährliche Ersparnis von rd. 175 Millionen DM bringen. Dazu kommen noch die unsichtbaren Ersparnisse, die sich aus dem Wegfall der Kosten für Arbeitsplätze ergeben. *Es muß daher alles daran gesetzt werden, den Personalkörper der DB,* selbstverständlich ohne daß Betrieb und Sicherheit leiden oder der einzelne Mann überlastet wird, *so klein wie möglich zu halten.*

2. Daß eine Verminderung des Personalkörpers der DB möglich ist, zeigen Vergleiche mit dem Jahre 1936, Vergleiche mit anderen Eisenbahnverwaltungen sowie die zahlreichen personalsparenden Rationalisierungsmöglichkeiten und schließlich am deutlichsten die Tatsache, daß die DB selbst in der Zeit

---

Die DB will nur die letzten 3600 weiblichen Kräfte als Schreibkräfte gelten lassen, während es sich nach ihrer Angabe bei den rd. 4700 Kräften um Personal handele, das zwar auch schreiben könne, vornehmlich aber Büroarbeiten erledige und daher Beamteneigenschaft habe, mit anderen Worten, daß diese Kräfte sogenannte Sacharbeiterinnen seien. Diese Wertung kann man nicht annehmen, weil es aller Verwaltungserfahrung widerspricht, daß die Zahl der Schreibkräfte geringer — und zwar um 1100 Köpfe — sein soll als die Zahl der Sachbearbeiterinnen. Ersichtlich sind hier Schreibkräfte in erheblicher Zahl in das Beamtenverhältnis übergeführt worden bzw. sollen Beamte werden.

Die DB dürfte in der Verbeamtung weiblicher Bürokräfte, obwohl sie eine Betriebsverwaltung ist, wesentlich weiter gegangen sein als die Hoheitsverwaltungen!

von April 1958 bis Juli 1959 — also in 15 Monaten — rd. 25 000 Köpfe eingespart hat und auf diesem Einsparungsweg weiter fortschreitet.

Vor weiterem sei hier bemerkt, daß es nicht Aufgabe der *Kommission* sein kann — und ihr auch personell und zeitlich gar nicht möglich war — den großen Personalkörper der DB im einzelnen durchzuprüfen und dementsprechend ins einzelne gehende Sparvorschläge zu machen. Die *Kommission* kann nur einen *Überblick im Großen* geben und darlegen, in welcher *Größenordnung sie Personaleinsparungen* in den nächsten Jahren in den einzelnen Dienstzweigen für möglich hält und *vorschlägt*.

3. *Vergleich mit dem Jahre 1936*

Für den naheliegenden Vergleich mit der Vorkriegszeit wird im allgemeinen das Jahr 1936 genommen *), weil dieses Jahr nicht mehr unter dem Druck der Arbeitslosigkeit, andererseits aber auch noch nicht so stark im Zeichen der Aufrüstung stand wie die späteren Jahre. Eine Schwierigkeit ergibt sich hierbei daraus, daß die Zahlen für 1936 das damalige Reichsgebiet und die Nachkriegszahlen nur das kleinere Bundesgebiet umfassen. Die Personalzahlen für 1936 müssen daher auf das Bundesgebiet projiziert werden, wofür im allgemeinen — auch seitens der DB — ein Umrechnungsschlüssel von 60 v. H. angewandt wird. Neuerdings hat die DB unter Berufung auf die größere Bevölkerungs- und Verkehrsdichte im Bundesgebiet Bedenken gegen den 60 v. H.-Schlüssel erhoben und hierzu auf folgende Verhältniswerte hingewiesen:

	1936 (Reichsgebiet)	1957 (Bundesgebiet)	Verhältniswert 1957 : 1936
Wagenachs-km (Mrd.)	29,8	21,2	71,1 v. H.
Personen-km (Mrd.)	43,5	43,3	99,5 v. H.
Beförderte Tonnen (Millionen) .	452,0	307,0	67,9 v. H.
Zahl der Bahnhöfe, Haltestellen usw. . . .	12 304	7 941	64,5 v. H.

Die *Kommission* hat nicht verkannt, daß der Vergleich mit 1936 nur mit Einschränkung verwendbar ist. Der Vergleich ist keine Rechenaufgabe, sondern kann immer nur Annäherungswerte ergeben. Die *Kommission* ist daher auch bei ihrem Vergleich nicht von manipulierten Zahlen (also nicht etwa von den um einen bestimmten Hundertsatz gekürzten Zahlen von 1936), sondern von den tatsächlichen (100 %igen) Personalzahlen für 1936 ausgegangen und hat diesen Zahlen die tatsächlichen Zahlen der Nachkriegsjahre gegenübergestellt unter gleichzeitiger Angabe des Prozentverhältnisses dieser Zahlen zu 1936. Je näher dabei die für das Bundesgebiet errechneten Prozentsätze an 100 herankommen, um so größere Aufmerksamkeit verlangen diese Zahlen, weil sie sich um so mehr den Zahlen von 1936 (Reichsgebiet) nähern und daher überhöht erscheinen. In diesem Sinne sind auch die nachfolgenden Zahlen zu werten, die der Anlage 3 zu diesem Berichtsteil entnommen sind und zeigen, daß der Gesamtpersonalstand (Tagewerkseinheiten) — ohne Nachwuchs und Saarland —

im Jahre 1950 = 76,4 v. H.
im Jahre 1957 = 74,6 v. H.
im Jahre 1958 = 75,7 v. H.
(April)
im Jahre 1959 = 72,6 v. H.
(Juli)

der Personalzahlen von 1936 betragen hat.

Eine Kontrollrechnung, bei der die Personalbestände der Eisenbahndirektionen des Bundesgebietes (ohne Werkstätten) 1936 (damals Reichsbahn) mit 1957, 1958 und 1959 — jeweils mit ihren effektiven Zahlen — gegenübergestellt sind (vgl. Anlage 4 zu diesem Berichtsteil), führt zum gleichen Resultat.

Nach dieser Rechnung waren die Direktionen des Bundesgebietes im allgemeinen Durchschnitt stärker besetzt als 1936:

im Jahre 1957 um 31,7 v. H.
im Jahre 1958 um 30,8 v. H. und
im Jahre 1959 um 25,5 v. H. °).

In diesem Zusammenhang darf auch nicht übersehen werden, daß der relativ größeren Zahl an Tonnen-km und Personen-km erhebliche Investitionen gegenüberstehen, mit denen vor allem in der Rationalisierung Erfolge auf personellem Gebiet, d. h. Einsparungen, erzielt werden sollten.

Die DB erklärt dieses Anschwellen mit den verschiedensten Umständen, wie: kürzere Arbeitszeiten, Änderung der Dienstdauervorschriften, Verbesserung der Urlaubszeiten, höherem Krankenstand und auch höheren Transportleistungen (rd. 5,7 v. H.). Abgesehen davon, daß diese Umstände nicht einfach mathematisch genau in Personalvermehrungen umgerechnet werden dürfen, wie überhaupt gerade die sozialen Verbesserungen in Gestalt kürzerer Arbeitszeiten im Grundsatz durch eine Verbesserung, nicht aber durch eine Verringerung der Produktivität erkauft werden sollten, bleibt doch der Eindruck bestehen, daß der *Personalstand der DB* — gemessen an dem Personalstand der gesamten ehemaligen Reichsbahn mit ihrem erheblich größeren Gebiet — *zu groß* ist und daß *nach Mitteln und Wegen gesucht werden muß, den Personalstand wesentlich zu verringern.*

*) z. B. Gutachten Morgenthaler vom 3. August 1955 (Seite 55) und Gutachten Homberger/Cottier vom 17. April 1950

°) Erheblich über diesen Durchschnittszahlen (Juli 1959) liegen die Direktionen:

Augsburg	mit 49,9 v. H.	Nürnberg	mit 49,3 v. H.
Frankfurt	mit 49,0 v. H.	Regensburg	mit 35,3 v. H.
München	mit 50,9 v. H.	Stuttgart	mit 39,7 v. H.

Hier wäre eine Nachprüfung der besonderen Ursachen seitens der DB notwendig.

Diese Wege werden in erster Linie in *Rationalisierungsmaßnahmen* bestehen, daneben aber auch in der *Beseitigung des Personalpolsters,* das sich erfahrungsgemäß bei jeder Verwaltung im Laufe der Jahre bildet. Die DB hat erfreulicherweise einen solchen Weg beschritten, indem sie eine Einstellungssperre angeordnet hat dergestalt, daß nur jede fünfte freiwerdende Stelle wiederbesetzt werden darf. Auf diese Weise konnte der Personalbestand der DB von April 1958 bis Juli 1959 (letzte vorhandene Zahl) um 25 000 Personen gesenkt werden. In dieser Zahl sind die Ergebnisse von Rationalisierungsmaßnahmen, aber auch gewisse Erfolge auf dem Gebiete der Straffung der Verwaltung enthalten. *Die DB sollte diese Aktion mit Entschiedenheit fortsetzen.*

4. Vergleich mit der französischen Eisenbahn (SNCF)

Lehrreich ist auch ein Blick auf die französische Eisenbahn (SNCF), die trotz einer um ein Drittel größeren Streckenlänge im Jahre 1957 rd. 25 v. H. weniger Personal beschäftigte als die DB (358 000 : 480 000).

Die *Kommission* hat hierüber eine vergleichende Studie anfertigen lassen, die zwar gewisse Erklärungen für die erheblichen Unterschiede in der Personalbesetzung gibt, aber doch erkennen läßt, daß bei geeigneten organisatorischen Maßnahmen sehr wohl erhebliche Personalverminderungen bei der DB möglich sein müßten.

Es kann hier nicht auf Einzelheiten der Studie und des Vergleichs mit der französischen Eisenbahn eingegangen, sondern nur in ganz großen Zügen folgendes festgehalten werden:

Die Hauptunterschiede zwischen den beiden Bahnen liegen im

Betrieb bei der SNCF weniger	rd. 24 000 Köpfe
Verkehr bei der SNCF weniger	rd. 30 000 Köpfe
Maschinen- und Werkstättendienst bei der SNCF weniger	rd. 25 000 Köpfe
Zugbegleitdienst bei der SNCF weniger	rd. 19 000 Köpfe
Triebfahrzeugdienst bei der SNCF weniger	rd. 25 000 Köpfe.

Die Studie erklärt das Mehr an Personal bei der DB mit verschiedenen Gründen:

Einmal damit, daß die SNCF technisch weiter fortgeschritten ist als die DB, insbesondere auf dem Gebiet der Elektrifizierung und des automatischen Blocksystems,
weiter damit, daß trotz größerer Streckenlänge in Frankreich die Zahl der Bahnhöfe und Stellwerke in der Bundesrepublik Deutschland etwa doppelt so groß ist wie in Frankreich und daß die Transportleistungen der DB größer sind als die der SNCF, was wieder auf die größere Bevölkerungsdichte und gewisse Ballungszentren in Deutschland zurückzuführen ist.

Es wird ferner in der Studie vermerkt, daß die SNCF ihren Zugbegleitdienst sehr stark rationalisiert hat, sowie daß es in Frankreich keine Bahnpolizei und erheblich weniger Bahnsteigsperrenpersonal gibt.

Schließlich wird, ohne Folgerungen daraus zu ziehen, in der Einleitung der Studie auf die verschiedenartige Verwaltungsorganisation der beiden Bahnen hingewiesen:

In der Bundesrepublik Deutschland

eine verhältnismäßig kleine Zentralverwaltung mit einigen besonderen Zentralämtern, 17 Direktionen; darunter die Ämter, *getrennt* nach Betriebs-, Verkehrs- und Maschinenämtern;

in Frankreich

eine starke Zentralverwaltung, darunter nur 6 Bezirksdirektionen und auf der Ämterebene *keine Trennung* zwischen Betrieb und Verkehr.

Interessant ist auch die Feststellung, daß für die SNCF eine ständige Finanzkontrollkommission, die ausschließlich mit Beamten des Finanzministeriums besetzt ist, besteht, ferner eine parlamentarische Kontrollkommission, die von beiden Häusern des Parlaments eingesetzt worden ist.

Die *Kommission* empfiehlt der DB, diese Studie unvoreingenommen zu prüfen und insbesondere dort, wo größere Unterschiede in den Personalzahlen vorliegen, den Gründen hierfür nachzugehen und gegebenenfalls entsprechende Folgerungen für sich zu ziehen. Man kann an der Tatsache nicht vorbeigehen, daß *von 1950 bis 1957 die französische Bahn eine Personaleinsparung von rd. 20 v. H.* vorgenommen hat, während *die deutsche Bahn in dieser Zeit ihren Personalkörper nur um 2 v. H. verminderte.*

Die *Kommission* hat mit Befriedigung festgestellt, daß die DB selbst lebhaft bemüht ist, neue Wege einzuschlagen, um auf diesem Gebiet aufzuholen (z. B. durch Schließung von Abfertigungen und Bahnhöfen).

5. Neben diesen mehr allgemeinen Vergleichen hat die *Kommission* eine *Prüfung der einzelnen Dienstzweige* dahin vorgenommen, inwieweit durch Rationalisierungs- und organisatorische Maßnahmen *in den nächsten Jahren Personal eingespart werden kann.* Die Ergebnisse dieser Überlegungen sind anschließend in einer von der *Kommission* aufgestellten, nach Dienstzweigen geordneten *Personalbilanz* niedergelegt, zu der vorweg folgende Anmerkungen zu machen sind:

Die Zahlen, die für die einzelnen Jahre und als Einsparungsmöglichkeiten angegeben sind, sind — den Zahlen der DB folgend — Tagewerksköpfe (-einheiten).

Die Zahlen für 1936 sind, ebenso wie es seitens der DB und im Gutachten Morgenthaler geschehen ist, dem Reichsbahn-Handbuch 1937 entnommen und umfassen das gesamte damalige Reichsgebiet. Die Zahlen für 1950 bis 1957 sind von der DB geliefert, und zwar sind die Zahlen für 1936, 1950 bis 1957 Jahresdurchschnittswerte, während die Zahlen für 1958 den Stand vom April 1958 und die Zahlen für 1959 den Stand vom Juli 1959 als die für den Beginn und den letzten Stand der Einsparungsaktion der DB maßgebenden Daten wiedergeben.

Dienstzweig I: Verwaltung

Personal

(Tagewerkseinheiten)

	1936 (Reichsgebiet)	1950	1957	1958 (April)	1959 (Juli)
	45 911				
abzüglich Nachwuchskräfte (geschätzt) .	1 000				
	44 911	29 086	30 771	31 416	31 093
Verhältnis zu 1936 . . . . =		64,8 v. H.	68,5 v. H.	70 v. H.	69,2 v. H.

Während in den anderen Dienstzweigen mit Ausnahme des Kraftfahrdienstes (für den besondere Verhältnisse vorliegen) eine Verminderung oder jedenfalls nur eine geringe Vermehrung des Personals zu verzeichnen ist, zeigt der *Verwaltungsdienst* von 1950 auf 1959 einen *starken Anstieg* um rd. 7 v. H.

Eine Absenkung dieses hohen Standes müßte möglich sein. Außerdem müßte im Zuge der Personaleinsparung bei den übrigen Dienstzweigen, die eine Verringerung um 84 000 bis 100 000 Köpfe erbringen sollen, eine weitere Verminderung im Verwaltungsdienst erfolgen können, weil die Absenkung des Personalstandes bei den übrigen Dienstzweigen sich auch in einer Verringerung des Verwaltungsdienstes auswirken muß. Da der Verwaltungsdienst rd. 6,5 v. H. des Gesamtpersonals umfaßt, sollte bei einer Gesamteinsparung von rd. 84 000 bis 100 000 Kräften nach Ansicht der *Kommission* eine *Einsparung von wenigstens 4500 Kräften* im Verwaltungsdienst erfolgen können.

In diesem Zusammenhang soll kurz — gewissermaßen symptomatisch — die Besetzung des höheren Dienstes im allgemeinen sowie der Hauptverwaltung der DB und der beiden Zentralämter in Minden und München gestreift werden.

Der *höhere Dienst* umfaßte:

1936 = 2230 höhere Beamte (ohne Assessoren)

1957 = 2054 höhere Beamte (ohne Assessoren).

Die Zahl der höheren Beamten betrug mithin im Bundesgebiet 1957 rd. 89 v. H. der Zahl der höheren Beamten im Reichsgebiet 1936. Die Zahlen bestätigen die schon in den Gutachten Ottmann und Morgenthaler geäußerte Ansicht, daß die Zahl der höheren Beamten erheblich zu hoch ist und eingeschränkt werden muß.

Die *Hauptverwaltung der DB* umfaßte

1937 (Reichsgebiet — damals als Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums) 687 Köpfe (davon 565 Beamte)

1957 (Bund) 570 Köpfe (davon 482 Beamte).

Das Personal der Hauptverwaltung betrug mithin 1957 (Bund) 83 v. H. des Standes von 1937 (Reich). Für die Beamten ist die entsprechende Zahl sogar 85,3 v. H.

Auch hier müßte nach Auffassung der *Kommission* eine Einschränkung möglich sein und vorgenommen werden (Dezentralisation).

Die beiden *Reichsbahnzentralämter* Berlin und München zählten nach den Angaben des Reichsbahnhandbuches 1939 (Seite 33), die auch von der DB bestätigt worden sind:

Berlin 1 350 Köpfe,
München 417 Köpfe.

Um die Berliner Zahl mit dem Jahre 1957 vergleichsfähig zu machen, müssen gewisse organisatorische Änderungen berücksichtigt werden, wodurch sich nach Angabe der DB die Berliner Zahl auf 1750 Köpfe erhöht. In München sind solche Änderungen von der DB nicht angegeben worden.

Mithin umfaßten *1937* =	Berlin	1 750 Köpfe
	München	417 Köpfe
	zusammen	2 167 Köpfe.

Für *1957* ergeben die Statistischen Angaben der DB (Seite 352)

für das BZA Minden	1 893 Köpfe
für das BZA München	1 101 Köpfe
zusammen	2 994 Köpfe.

Die beiden Ämter zusammen haben mithin einen um 38,1 v. H. höheren Personalbestand als 1937. Nimmt man das Versuchswesen und den Abnahmedienst heraus, so bleiben für die reinen Zentralamtsaufgaben nach Angabe der DB:

1937:	RZA Berlin 1 006 (1 750—744); RZA München 382 (417—35)	=	1 388 Köpfe
1957:	BZA Minden 1 159 (1 893—734); BZA München 842 (1 101—259)	=	2 001 Köpfe
		=	+ 613 Köpfe
		=	(+ 44,2 v. H.)

Die DB begründet diese — insbesondere in München auffalende — Vergrößerung mit der schnellen

technischen Entwicklung nach dem Kriege (Elektrifizierung, Verdieselung, neuzeitliche Signal- und Fernmeldetechnik, Entwicklung neuer Wagentypen, Mechanisierung der Arbeiten am Oberbau usw.), die aber nach Ansicht der *Kommission* eine Personalbesetzung der Ämter in diesem Umfange nicht rechtfertigt. Im übrigen wird hierzu auf die Ausführungen im VII. Teil (Anregungen für organisatorische Änderungen) verwiesen und auch an dieser Stelle die *beschleunigte Zusammenlegung der beiden Ämter und Einschränkung ihrer Aufgaben empfohlen.*

Dienstzweig II: Baudienst

Der Baudienst umfaßt nach Angabe der DB

den Oberbaudienst	mit 67,6 v. H.	den Fernmeldedienst	mit 5,5 v. H.
den Signaldienst	mit 11,0 v. H.	den Hochbau und Sonstiges	mit 15,9 v. H.

Personal
(Tagewerkseinheiten)

	1936 (Reichsgebiet)	1950	1957	1958 (April)	1959 (Juli)
Beamte	15 775	13 616 (86 v. H.)	15 265 (96,6 v. H.)	20 563 (130 v. H.)	20 457 (130 v. H.)
Hilfskräfte	4 830	3 905	2 692	3 000*)	3 000*)
Arbeiter	64 682	53 432 (82,6 v. H.)	46 591 (72 v. H.)	44 708 (69,4 v. H.)	42 046 (65 v. H.)
Angestellte	40	225	238		
Zusammen	85 327	71 178	64 786	68 271	65 503
Verhältnis zu 1936 =		83,5 v. H.	76 v. H.	80 v. H.	76,8 v. H.

*) geschätzt (zusammen mit Angestellten)

Der Baudienst ist, wie der Vergleich mit dem Reichsgebiet 1936 zeigt (1950 = 83,5 v. H., 1959 = 76,8 v. H.), überbesetzt. Die Überbesetzung prägt sich vornehmlich in der Gruppe der Beamten aus, deren Zahl im Juli 1959 um 30 v. H. über dem Reichsstand 1936 liegt. Hier hat eine besonders starke Verbeamtung stattgefunden.

Die *Kommission hält im Baudienst eine Einsparung von rd. 6 000 Köpfen für möglich.* Dieser Dienstzweig würde dann immer noch 70 v. H. des entsprechenden Personalstandes von 1936 (Reichsgebiet) umfassen. Wie aus der Übersicht über den Dienstzweig III (Bahnbewachungsdienst) ersichtlich, hat die *Kommission*, der DB folgend, den *Baudienst und den Bewachungsdienst* hinsichtlich der Personaleinsparung *zusammengefaßt* und die *Einsparung* zusammen auf *12 000 Kräfte* bemessen.

Ein besonderes Problem ist die Organisation der Oberbauunterhaltung, die die DB zum größten Teil in eigener Regie und im übrigen im Wege der Vergabe an Unternehmer durchführt. Die entsprechenden Zahlen sind nach Mitteilung der DB folgende:

	1957	1958	1959 (bisher geplant)
Tagewerkseinheiten eigener Kräfte	28 065	29 521	29 300
Tagewerkseinheiten von Unternehmerkräften	12 663	11 491	11 206
zusammen	40 728	41 012	40 506
Unternehmerkräfte	31,2 v. H.	28,1 v. H.	27,7 v. H.
eigene Kräfte	68,8 v. H.	71,9 v. H.	72,3 v. H.

Die Tendenz geht in Richtung vermehrter eigener Kräfte.

Die DB erklärt hierzu, daß sie den eigenen Personalstand in einer Höhe hält, in der sie ihn das ganze Jahr über beschäftigen kann. Nur die Spit-

zen würden an Unternehmer vergeben. Außerdem stellt die Oberbauunterhaltung, wie schon erwähnt, das Reservoir für andere Dienstzweige dar.

Eine Untersuchung der Kosten, die das Hauptprüfungsamt für die DB auf Wunsch der *Kommission* durchgeführt hat, ergab, daß das Unternehmertagewerk um 0,89 DM = 2,25 v. H. teurer ist als das eigene Tagewerk der DB. Wenn man den zusätzlichen Aufwand der DB für die Überwachung der Arbeiten der Unternehmerkräfte berücksichtigt, beträgt der Unterschied 1,82 DM = 4,6 v. H. In beiden Fällen ist aber die *Pensionslast der später in den Beamtenstand übertretenden Arbeiter nicht berücksichtigt.* Das Hauptprüfungsamt erklärt ferner, daß die DB zwar einen Stamm eigener Unterhaltungsarbeiter haben müsse, daß aber die Frage, ob das derzeitige Verhältnis zwischen eigener Arbeit und Vergabe richtig sei, noch offen sei; das Hauptprüfungsamt wolle diese Frage prüfen. Auch sei der Reservegedanke nur so lange richtig, als es in der Unterhaltung einen ständigen Nachholbedarf gebe.

Die *Kommission,* die bereits im V. Teil Abschnitt B V. — Oberbau — zu dieser Frage Stellung genommen hat, ist der Auffassung,

a) daß die Reservewirtschaft die Personalkontrolle erschwert und die Gefahr in sich birgt, daß mehr Personal gehalten wird, als unbedingt erforderlich ist. Die durch Rationalisierungsmaßnahmen an bestimmten Stellen freiwerdenden Kräfte können leicht in dieser Reserve verschwinden, womit der Rationalisierungserfolg wieder aufgehoben wird. Die im VII. Teil (Anregungen für organisatorische Änderungen) vorgesehene Organisations- und Personalwirtschaftsgruppe sollte hierauf ihr besonderes Augenmerk richten und die personelle Vorratswirtschaft bei der Bahnunterhaltung soweit als möglich einschränken, selbstverständlich ohne daß dafür Personalreserven in den einzelnen Dienstzweigen gebildet werden;

b) daß das bisherige Verfahren überwiegend eigener Regie im Zusammenhang mit der Prüfung durch das Hauptprüfungsamt neu durchdacht werden müsse mit dem Ziel, das Verhältnis von regieeigener Arbeit zu Unternehmerarbeit zunächst auf 50 : 50 zu bringen und im Zuge der weiteren Entwicklung eine noch stärkere Heranziehung der Unternehmer zu erreichen. Das bedingt eine Umstellung und eine Planung auf lange Sicht, auf die sich der Unternehmer einstellen kann. Der Unternehmer wird dann auch billiger arbeiten können als bisher, so daß, insbesondere wenn man noch die Pensionsbelastung der DB bei den eigenen Kräften berücksichtigt, die Unternehmerarbeit sicherlich nicht teurer ist als die Arbeit in eigener Regie.

Eine *Umstellung* von 50 : 50, die aber unter Umständen noch weitergehen kann, würde eine weitere *Verminderung der Tagewerkseinheiten um rd. 10 000 Köpfe bringen.*

Dienstzweig III: Bahnbewachungsdienst

(Schrankenwärter, Streckengeher)

Dienstzweig IV: Bahnpolizei

Die beiden Dienstzweige werden zusammen behandelt, weil für 1936 keine Trennung der Zahlen vorliegt.

Personalstand

	1936 (Reichsgebiet)	1950	1957	1958 (April)	1959 (Juli)
Bahnbewachung	30 252	14 011	13 165	12 804	12 166
Bahnpolizei		7 590	2 650	2 656	2 666
		21 601	15 815	15 460	14 832
Verhältnis zu 1936 =		71,2 v.H.	52,2 v.H.	51 v.H.	49 v.H.

Hier ist von 1950 auf 1959 eine Verminderung der Kräfte zu verzeichnen, darunter bei der Bahnbewachung um rd. 1900 Kräfte und bei der Bahnpolizei um 4900 Kräfte.

Bahnpolizei

Vor dem ersten Weltkrieg hat es keine besondere Bahnpolizei gegeben. Sie ist erst als Folge der Wirren, die nach dem ersten Weltkrieg und in verstärktem Maße auch nach dem zweiten Weltkrieg auftraten, entstanden.

Die Bahnpolizei umfaßte
Ende der 40er Jahre = rd. 10 000 Köpfe,
im Jahre 1950 = 7 950 Köpfe,
im Jahre 1957 = 2 650 Köpfe;
auf diesem Stand befindet sie sich auch heute noch.

Nach Auffassung der Kommission liegen die Gründe, die seinerzeit zur Einführung der Bahnpolizei als besondere Organisation führten, heute nicht mehr vor. Die DB braucht heute nur eine Art Werkschutz zur Bewachung der Güterböden und der beladenen Wagen sowie einen Fahndungsdienst

ähnlich den Hausdetektiven, die in großen Verkaufsstätten usw. eingesetzt sind. Der „Ordnungsdienst" auf den Bahnhöfen und seinen Vorplätzen ist Sache der örtlichen Polizei, die dort — wie auch sonst auf öffentlichen Verkehrsanstalten — für Ordnung, Ruhe und Sicherheit zu sorgen hat. Durch Absprache mit der örtlichen Polizei, die auch einen großen Teil der Beamten übernehmen könnte, wäre für einen reibungslosen Übergang des Ordnungsdienstes auf die örtliche Polizei zu sorgen.

Die *Kommission* schätzt, daß auf diesem Wege *mindestens* die *Hälfte des jetzigen Personals (= 1300 Köpfe) eingespart werden könnte,* so daß der DB für den Werkschutz und den Fahndungsdienst noch rd. 1300 Köpfe bleiben.

Bahnbewachung

Die DB hat für die beiden Dienstzweige Bahnbewachung und Baudienst zusammen als Folge der geplanten Rationalisierungsmaßnahmen — insbesondere auf dem Gebiet des Signaldienstes — eine Verminderung der Kräfte innerhalb von 10 Jahren um 9000 Köpfe vorgesehen. Die *Kommission* hat diese Zahl, ebenfalls für beide Dienstzweige zusammen, übernommen.

Im Hinblick darauf, daß der Baudienst ohnehin überbesetzt ist (siehe Dienstzweig II), hat die *Kommission für beide Dienstzweige zusammen 12 000 Köpfe als Einsparung eingesetzt.*

Dienstzweige V A und V B: Betriebs- und Verkehrsdienst

Im Jahre 1936 liegen für beide Dienste keine getrennten Zahlen vor.

Personal

	1936 (Reichsgebiet)	1950	1957	1958 (April)	1959 (Juli)
Betriebsdienst	223 273 *)	105 327	103 286	104 907	103 013
Verkehrsdienst		55 533	58 101	58 885	58 616
Insgesamt	223 273	160 860	161 387	163 792	161 629
Verhältnis zu 1936 = ...		72,0 v. H.	72,3 v. H.	73,4 v.H.	72,3 v. H.

*) ohne 2300 Köpfe des Kraftfahrdienstes

Die Personalzahlen der Nachkriegsjahre bewegen sich um 72 v. H. gegenüber dem Stand des Jahres 1936 und müssen als hoch bezeichnet werden.

In diese Dienstzweige fallen unter anderem auch die Personaleinsparungen, die sich aus der Stillegung von Nebenbahnen und von Bahnhöfen, aus der Automatisierung des Signalwesens und der Aufhebung der Bahnsteigsperren ergeben. Die DB beziffert diese *Einsparungsmöglichkeiten* im Zuge der Rationalisierung innerhalb von 10 Jahren auf rd. 11 500 Kräfte. Davon entfallen etwa 6600 auf die technische Rationalisierung bei Stellwerken, Signal- und Schrankenanlagen, etwa 2500 auf die Aufhebung der Bahnsteigsperren und etwa 2300 auf den Abfertigungsdienst. Die *Kommission* glaubt, daß diese Zahl vielleicht noch höher angenommen werden kann, nimmt aber vorsichtigerweise in die Personalbilanz nur die von der DB angegebene Zahl auf.

Dienstzweig VI: Zugbegleitdienst

(Schaffner)

Personal

1936 (Reichsgebiet)	1950	1957	1958 (April)	1959 (Juli)
43 326 *)	31 888	29 124	29 340	26 805
Verhältnis zu 1936 =	73,6 v. H.	67,2 v. H.	67,7 v. H.	61,9 v. H.

*) ohne 1250 Köpfe des Kraftwagenbegleitdienstes

In diesem Dienstzweig hat eine beachtliche Verminderung des Personals stattgefunden. Die DB gibt daher die noch mögliche Verringerung *im Laufe von 10 Jahren nur mit rd. 700 Köpfen* an. Sie erklärt, daß die Rationalisierung in diesem Dienstzweig, insbesondere auch die sogenannte „Null-Mann-Besetzung" in den Güterzügen, voll durchgeführt sei, so daß sie hier keine weiteren Einsparungen mehr vornehmen könne.

Weitere Einsparungen werden sich aber im Zuge *der Einschränkung des Bezirkspersonenverkehrs* (vgl. IX. Teil Abschnitt B Ziffer 5) und durch Entlastung des Zugführers von Schreibarbeiten ergeben, die es ermöglicht, ihn stärker zur Fahrkartenkontrolle heranzuziehen und damit Zugbegleitpersonal einzusparen.

Dienstzweig VII: Betriebsmaschinendienst

Der Betriebsmaschinendienst besteht aus zwei Gruppen: dem Betriebsteil und dem Werkstättenteil.

Zum Betriebsteil gehören die Kräfte, denen die Wartung und der Einsatz (ohne Fahrpersonal) der Triebfahrzeuge obliegt. Zum Werkstättenteil gehören die Kräfte, die die kleine Unterhaltung der Triebfahrzeuge wahrzunehmen haben, also außer der Unterhaltung diejenigen Ausbesserungen, die nicht in den Ausbesserungswerken vorgenommen zu werden brauchen.

Zu diesem Dienstzweig gehört also nicht das Personal der Werkstätten.

Personal

1936 (Reichsgebiet)	1950	1957	1958 (April)	1959 (Juli)
71 138	64 474	57 892	58 594	54 682
Verhältnis zu 1936 =	90,7 v. H.	81,4 v. H.	82,4 v. H.	77 v. H.

Die Verhältniszahlen zeigen, daß hier in der Nachkriegszeit und auch heute noch eine starke Überbesetzung vorliegt, da die Besetzung dieses Dienstzweiges im Verhältnis zu 1936 (Reichsgebiet) mit 77 v. H. zu hoch ist. Hier können noch weitere Personalverminderungen erreicht werden. *Nach Ansicht der Kommission müßten rd. 3000 Kräfte eingespart werden können.* Die Personalbesetzung dieses Dienstes würde dann immer noch etwa 72,7 v. H. des Personals von 1936 im früheren Reichsgebiet betragen.

Das Personal dieses Dienstzweiges wird auch im Zuge des *Strukturwandels des Zugförderungsdienstes* (Elektrifizierung, Verdieselung) verringert werden müssen. Die DB beziffert die infolge des Strukturwandels und der damit zusammenhängenden Rationalisierung innerhalb von 10 Jahren freiwerdenden Kräfte auf rd. 7000 Köpfe.

Die *Kommission* schlägt daher in diesem Dienstzweig insgesamt eine *Einsparung von 10 000 Köpfen vor.*

Dienstzweig VIII: Triebfahrzeugdienst

Personal

1936 (Reichsgebiet)	1950	1957	1958 (April)	1959 (Juli)
67 022*)	48 128	52 193	51 655	48 273
Verhältnis zu 1936 =	71,8 v. H.	78 v. H.	77 v. H.	72 v. H.

*) ohne 2224 Köpfe Kraftwagenfahrer

Der Triebfahrzeugdienst ist — gemessen an den Zahlen von 1936 (Reichsgebiet) — reichlich besetzt. Die *Kommission* will aber hierzu keine besonderen Vorschläge machen, sondern beschränkt sich mit Rücksicht auf die Entwicklung, in der sich dieser Dienstzweig infolge des Strukturwandels der Zugförderung befindet, auf die Übernahme der Zahlen der DB, die als *Folge des Strukturwandels innerhalb von 10 Jahren 17 400 Kräfte einsparen will.*

Dienstzweig X: Kraftfahrdienst

Dieser Dienstzweig ist im Zuge der Motorisierung des Straßenverkehrs in starker Entwicklung begriffen. Vergleiche mit der Vorkriegszeit und auch den ersten Jahren nach dem Kriege lassen sich daher nicht anstellen.

Nur zur Unterrichtung werden folgende Personalzahlen genannt:

1936 (Reichsgebiet)	1950	1957	1958 (April)	1959 (Juli)
rd. 4 300	rd. 5 700	11 466	11 247	10 771

Die Entwicklung geht in verschiedener Richtung, je nachdem, ob es sich um den Güter- oder Personenkraftverkehr handelt. Den Güterkraftverkehr will die DB aus der eigenen Regie entlassen, was bereits zu einer Einsparung von 400 Kräften geführt hat und nach Durchführung der Aktion nach Angabe der DB zu einer Verringerung um weitere 1150 Kräfte führen soll.

Auf dem Sektor des Personenverkehrs ist die Entwicklung noch ganz offen. Wenn sich diese Entwicklung nach den Vorstellungen der *Kommission* in der Richtung vollzieht, daß der Personenverkehr auf Nebenbahnen auf die Straße verlagert (verkraftet) wird (vgl. III. Teil Abschnitt B), dann werden vermehrte Kräfte im Kraftfahrdienst einzusetzen sein, denen aber größere Abgänge im Betriebs- und Verkehrsdienst sowie im Zugbegleitdienst gegenüberstehen müssen.

Dienstzweig XI: Schiffsdienst

Dieser Dienstzweig wurde von der Kommission nicht im einzelnen behandelt.

Dienstzweig VII: Werkstättendienst

Personal

1936 (Reichsgebiet)	1950	1953	1957	1958 (April)	1959 (Juli)
88 860	59 300	56 556	49 854	49 890	45 633
Verhältnis zu 1936 =	66,7 v. H.	63,7 v. H.	56,1 v. H.	56,1 v. H.	51,4 v. H.

Wie bereits im V. Berichtsteil unter B. IV. ausgeführt, ist der Werkstättendienst für den derzeitigen Arbeitsanfall — auch nach Ansicht der DB — erheblich zu umfangreich. Gründe hierfür liegen in der Verminderung der Zahl der Triebfahrzeuge infolge der Elektrifizierung und Motorisierung des Schienenverkehrs, im geringeren Unterhaltungsaufwand der Fahrzeuge und anderem.

Die DB hat daher schon ihrerseits einen Abbauplan aufgestellt, in dessen Rahmen von 1953 auf 1958 von 53 Ausbesserungswerken 10 Ausbesserungswerke geschlossen worden sind, mit einer Personaleinsparung von rd. 11 000 Köpfen.

Die DB plant, weitere 8 bis 9 Werke stillzulegen. Auf noch längere Sicht glaubt man, als Endstadium (etwa 1970) mit 23 bis 25 Ausbesserungswerken auskommen zu können.

Die DB gibt eine weitere Einsparung von 8600 Kräften an, womit aber nur die zweite Stillegungsaktion erfaßt sein kann.

Die *Kommission* hat in der Personalbilanz *als Einsparung diese 8600 Kräfte und zusätzlich 10 000 Kräfte für die letzte Welle der Stillegungsaktion* entsprechend den bisherigen Einsparungsergebnissen veranschlagt.

Personal-Einsparungen durch Einschränkung des Bezirkspersonenverkehrs

Die *Kommission* hat eine starke Einschränkung des Bezirkspersonenverkehrs vorgeschlagen. Sie verspricht sich davon eine Einsparung von 18 000 Kräften.

Die 18 000 Kräfte verteilen sich auf mehrere Dienstzweige: Betrieb, Verkehr, Maschinen-, Zugbegleit- und Triebfahrzeugdienst. Die *Kommission* hat von einer Verteilung abgesehen und sich mit der Angabe der Gesamtzahl begnügt, weil eine Aufgliederung nach Dienstzweigen bei dem gegenwärtigen Stand der Frage noch verfrüht wäre.

Gesamtübersicht über die für die nächsten Jahre vorgeschlagenen Personaleinsparungen

Dienstzweig		Vorschlag
I	Verwaltung	4 500
II und III	Bau- und Bahnbewachung	12 000 evtl. + 10 000 (bei stärkerer Heranziehung von Unternehmern)
IV	Bahnpolizei	1 300
V	Betrieb und Verkehr	11 500
VI	Zugbegleitdienst	—
VII	Betriebsmaschinendienst	10 000
VIII	Triebfahrzeugdienst	17 400
X	Kraftfahrzeugdienst	1 150
XII	Werkstättendienst	8 600 evtl. + 10 000
Einschränkung des Bezirkspersonenverkehrs		18 000
	Insgesamt	84 450

6. Die vorstehende Gesamtübersicht über die von der *Kommission* vorgeschlagenen Personaleinsparungen, gerechnet ab Juli 1959, schließt mit 84 500 Kräften (Tagewerkseinheiten) ab. Dazu kämen noch 10 000 Kräfte bei Umstellung der Oberbauunterhaltung auf vermehrte Vergabe an Unternehmer und 10 000 Kräfte für die dritte Welle der Stilllegungsmaßnahmen im Werkstättenwesen. Auch im Kraftfahrzeugdienst liegen — insbesondere bei Änderung der Organisation — noch erhebliche Einsparungsmöglichkeiten an Personal.

Die *Kommission stellt mit Befriedigung fest, daß ihre Vorschläge zum großen Teil den Auffassungen der DB entsprechen, die im Laufe der nächsten Jahre eine Einsparung von rd. 56 400 Kräften, ebenfalls gerechnet ab Juli 1959, erwartet.* Die Differenz von rd. 28 000 Kräften rührt im wesentlichen daher, daß bisher noch keine bezifferten Vorschläge der DB für die Einsparung im Bezirkspersonenverkehr und im Verwaltungsdienst vorliegen und daß die DB auch keine Einsparungen bei der Bahnpolizei ins Auge gefaßt hat.

Die *Kommission* hat davon abgesehen, eine Verteilung der Personaleinschränkungen auf einzelne Jahre vorzunehmen, weil die Schätzungen hierüber zu unsicher sind. Die Einschränkungen hängen auch zum großen Teil von Rationalisierungmaßnahmen ab, die ihrerseits wieder einen höheren Kapitaleinsatz voraussetzen. Im übrigen geben die Zahlen im IX. Teil Abschnitt B (Vorausschau), die aber nicht nach Dienstzweigen, sondern nach Investitionen der Bauabteilung und Maschinentechnischen Abteilung, Werkstättenwesen und Bezirkspersonenverkehr geordnet sind, einen Anhalt für die Verteilung der Personaleinsparungen auf die nächsten Jahre. Die dort genannten Zahlen sind niedriger als die hier angegebenen, weil sie sich nur auf einen Zeitraum von längstens 6 Jahren (1961 bis 1966) erstrecken, während vorstehend — wie jeweils angegeben — mit einem Zeitraum von etwa 10 Jahren gerechnet ist, und weil sie als Ausgangspunkt die Investitionen nehmen, so daß organisatorische Änderungen, z. B. im Verwaltungsdienst, Abfertigungsdienst, durch Aufhebung der Bahnsteigsperren, darin noch nicht zum Ausdruck kommen.

7. *Bei der außerordentlichen Bedeutung der Personaleinschränkungen für die finanzielle Situation der DB — eine Einsparung von 84 000 Köpfen würde eine Verringerung der Personalaufwendungen um jährlich wenigstens 600 Millionen DM bringen — muß die DB die Personalverminderung mit besonderer Entschiedenheit in die Hand nehmen und verfolgen.* Hier erwächst der im VII. Teil Abschnitt B II, 4 vorgesehenen, dem Vorstand unmittelbar beigegebenen Organisations- und Personalwirtschaftsgruppe eine besondere Aufgabe. Die Gruppe müßte im Rahmen der Vorschläge des Gutachtens, gegebenenfalls auch darüber hinaus, einen nach Dienstzweigen und Jahren gegliederten Einsparungsplan aufstellen und durchführen. Sollten sich die Verhältnisse für die Zeit von 10 Jahren (1961 bis 1970) — das ist etwa der Zeitraum, den die *Kommission* im Zusammenhang mit den technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Auge hat — nicht übersehen lassen, so müßte jedenfalls für die ersten 4 bis 5 Jahre ein fester Plan aufgestellt werden, der den Bundesministern für Verkehr und der Finanzen mitzuteilen und dessen Innehaltung von ihnen zu kontrollieren wäre. Selbstverständlich muß die Einsparung *alle* Gruppen von Beamten und Arbeitern umfassen. Im übrigen macht die *Kommission* darauf aufmerksam, daß der oben erwähnten Einsparung an Personalaufwendungen möglicherweise Erhöhungen der Löhe, Gehälter und Versorgungsbezüge sowie die Auswirkungen einer weiteren Verkürzung der Arbeitszeit in etwa der gleichen Größenordnung gegenüberstehen werden. *Um so dringlicher ist die Durchführung der Einsparungsmaßnahmen.*

Bei ihren Vorschlägen zur Neuregelung der Versorgungslasten hat die *Kommission* eine stärkere Heranziehung des Bundes zur Aufbringung der Altpensionen (§ 67 des Gesetzesvorschlags) und eine Beteiligung des Bundes an den Rückstellungen für die bestehenden Anwartschaften (§ 29 des Gesetzesvorschlags) für notwendig gehalten. Das erscheint der *Kommission* jedoch nur dann vertretbar, wenn die DB von sich aus darauf hinwirkt, die Zahl der Beamtendienstposten wesentlich zu vermindern und damit die künftige Versorgungslast zu senken. Sie glaubt daher empfehlen zu sollen, die Tendenz zur Einsparung von Beamtendienstposten noch dadurch zu verstärken, daß der Bund seine größeren Aufwendungen in geeigneter Weise mit einem „Zwang" zur Verminderung der Beamtendienstposten koppelt, d. h. gewissermaßen eine Prämie für die Einsparung von solchen Dienstposten aussetzt. Das könnte der DB in erhöhtem Maße Veranlassung geben, bei den Beamtendienstposten — und zwar auch des höheren Dienstes — schneller und wirksamer die für die Gesundung der DB erforderlichen Einsparungen durchzuführen.

Die Durchführung der Aktion wird durch den Zustand der Vollbeschäftigung, in dem sich die deutsche Wirtschaft befindet, und durch die hohen Zahlen des natürlichen Personalabgangs (vgl. III Ziffer 5 und Anlage 2 dieses Berichtsteils) begünstigt. Bei einem natürlichen Abgang durch Zurruhesetzung, Tod, Fluktuation und anderes von 33 000 bis 35 000 Personen ist ein genügend großer Spielraum vorhanden, um Einsparung und natürlichen Abgang zu harmonisieren und dabei auch die Nachwuchsnotwendigkeiten zu berücksichtigen. Wo Einsparung und natürlicher Abgang sich örtlich nicht decken, muß mit Übergangshilfen eingegriffen werden, um ernsthafte soziale Härten zu vermeiden.

Im übrigen ist die schon mehrfach erwähnte, ab April 1958 laufende Einsparungsaktion (vgl. Ziffer 1) nachdrücklich fortzusetzen.

Nach Durchführung der Vorschläge der *Kommission* würde sich der Gesamtpersonalstand der DB auf rd. 380 000 Köpfe (Tagewerkseinheiten) belaufen. Diese Zahl wäre rd. 60 v. H. des Standes von 1936 (Reich) und käme auch den Zahlen der französischen Bahn (358 000 Köpfe) wesentlich näher (vgl. Ziffer 4).

Die Maßnahmen der Personaleinschränkung sollen rechtlich durch entsprechende Übergangsbestimmungen im Bundesbahngesetz unterstützt werden (vgl. § 66 des Gesetzesvorschlags und die Begründung hierzu), wobei die Hoffnung ausgesprochen wird, daß diese Bestimmungen wegen der hohen Zahlen des natürlichen Abgangs nur in geringem Ausmaß angewandt zu werden brauchen.

Im verständnisvollen Zusammenwirken mit den Gewerkschaften, verbunden mit einer klaren Planung auf längere Sicht, müßte es möglich sein, bei den Bediensteten der DB Verständnis für die Maßnahmen auf dem Personalgebiet, die für die Gesundung der DB unerläßlich sind, zu finden, so daß sie ohne große Reibungen zur Durchführung gelangen.

Anlage 1
(zum VIII. Teil)

Unterscheidung zwischen Personenköpfen und Tagewerksköpfen (Tagewerkseinheiten)

In den Gutachten über die Lage der DB, aber auch in ihren eigenen Verlautbarungen und in sonstigen Veröffentlichungen über die DB finden sich häufig verschiedene Angaben über die Kopfstärken, die zu Mißverständnissen führen.

Bei Vergleichen sind zwei Reihen zu unterscheiden, die nicht miteinander verwechselt werden dürfen:

1. die Personenköpfe,
   von der DB als Personalbestand bezeichnet,
2. die Tagewerksköpfe, Tagewerkseinheiten,
   von der DB als Personalaufwand bezeichnet.

Die Personenköpfe (Personalbestand) umfassen alle Köpfe, die im Dienstverhältnis bei der DB stehen.

Die Tagewerksköpfe, neuerdings Tagewerkseinheiten genannt (Personalaufwand), weichen von den Personenköpfen insoweit ab, als sie bei den Arbeitern nur die tatsächlich bezahlten Arbeitszeiten (Tagewerke) umfassen. Es fallen mithin bei den Tagewerksköpfen unter anderem die nicht bezahlten Krankheitstage der Arbeiter fort. Die Zahl der Tagewerksköpfe ist daher niedriger (1958 um etwa 18 000) als die Zahl der Personenköpfe. Als Schlüssel kann man etwa 7 bis 8 v. H. annehmen, um die die Kopfzahl der Arbeiter höher ist als die Zahl der Tagewerkseinheiten. Für die Beamten und Angestellten, die auch bei Krankheit bezahlt werden, sind die Zahlen in beiden Reihen gleich.

Die DB ist in erster Linie an der Zahl der Tagewerkseinheiten interessiert, weil sie sich in Geldaufwand umsetzen. Sie hat daher in ihren Aufstellungen, insbesondere für die rückliegende Zeit, zumeist Tagewerksköpfe zugrunde gelegt. Aber auch die Wirtschaftspläne bis 1959 weisen Tagewerksköpfe aus.

In der Einleitung des Abschnitts „Personalfragen" sind zur Erläuterung der Unterschiede zwischen den beiden Reihen für das Jahr 1958 der Personalbestand (Personenköpfe) und der Personalaufwand (Tagewerkseinheiten) gegenübergestellt.

Bei Vergleichen ist ferner darauf zu achten, ob in den Angaben die Nachwuchskräfte (rd. 20 000) und das Saarland (rd. 13 500) enthalten sind. Vielfach ist das nicht der Fall.

Die Kopfzahlen in den Wirtschaftsplänen sind, wie gesagt, Tagewerksköpfe, und zwar — der Natur der Pläne entsprechend — *im voraus geschätzte Jahresdurchschnittszahlen,* also keine effektiven Stärken.

Schließlich sind noch die den Wirtschaftsplänen beigefügten *Stellenpläne* zu erwähnen. Sie enthalten nur die Planstellen für die Beamten, die — als Teil der Wirtschaftspläne — ebenfalls im voraus festgelegt und von der Verwaltung nicht überschritten werden dürfen. Sie werden im Geschäftsjahr in der Regel nicht voll besetzt.

Anlage 2
(zum VIII. Teil)

Übersicht der Abgänge in den Jahren 1950 bis 1958

Jahr	Zurruhesetzung	Invalidisierung	Todesfälle **)		Entlassungen **)		Freiwilliges Ausscheiden **)		Zum Wehrdienst einberufen		Summe
			Beamte	andere	Beamte	andere	Beamte	andere	Beamte	andere	
1950 *)	6 180	5 531	2 013		6 817		6 608		—	—	27 149
1951 *)	5 875	4 555	2 172		3 735		5 105		—	—	21 442
1952 *)	7 069	4 405	2 100		4 020		4 755		—	—	23 349
1953 *)	8 335	4 642	2 143		3 347		4 414		—	—	22 881
1954 *)	10 232	5 220	1 112	935	3 181		5 249		—	—	25 929
1955 *)	10 299	4 961	1 051	902	271	3 468	236	11 833	—	—	33 021
1956 *)	9 000	5 254	1 044	1 003	279	4 480	367	13 687	—	—	35 114
1957											
ohne Saarland . .	8 434	4 948	1 057	1 036	270	4 983	362	12 721	110	577	34 498
Saarbrücken . . .	400	181	37	23	2	18	2	112	—	—	775
zusammen	8 834	5 129	1 094	1 059	272	5 001	364	12 833	110	577	35 273
1958											
ohne Saarland . .	9 474	5 746	965	934	315	4 458	295	9 494	228	1 025	32 934
Saarbrücken . . .	384	171	35	15	9	37	6	95	—	—	752
zusammen	9 858	5 917	1 000	949	324	4 495	301	9 589	228	1 025	33 686

*) ohne Saarland
**) Todesfälle, Entlassungen und freiwillige Abgänge wurden erst ab 1954 bzw. 1955 getrennt für Beamte und Nichtbeamte erfaßt.

Anlage 3
(zum VIII. Teil)

Entwicklung des Personalaufwands der DB 1936 und 1950 bis 1959

Tagewerkseinheiten ohne Nachwuchs und Saarland

(Hierbei sind für 1936 die effektiven Zahlen des damaligen Reichsgebiets zu 100 v. H. eingesetzt)

	1936		1950		1955		1957		1958 (April)		1959 (Juli)	
Beamte	271 800		187 800		221 200		228 900		234 300		239 200	
Angestellte	5 200		2 300		2 100		2 200		2 200		2 100	
Hilfskräfte im Beamtendienst (Arbeiter)	78 600		99 300		66 200		64 800		61 900		50 000	
Arbeiter mit Schreibkräften	287 500	366 100	202 100	301 400	178 400	244 600	183 900	248 700	188 300	250 200	175 400	225 400
Insgesamt	643 100		491 500		467 900		479 800		466 700		466 700	
Verhältnis Beamte zu Arbeitern	42,6 : 57,4		38,4 : 61,6		47,5 : 52,5		47,9 : 52,1		48,4 : 51,6		51,5 : 48,5	
Verhältnis des Personalaufwands gegenüber 1936 und 1950 in v. H.			zu 1936		zu 1936	zu 1950	zu 1936	zu 1950	zu 1936	zu 1950	zu 1936	zu 1950
Beamte			69,1		81,4	117,8	84,2	121,9	86,2	124,8	88,0	127,4
Arbeiter mit Hilfskräften im Beamtendienst			82,3		66,8	81,2	67,9	82,5	68,3	83,0	61,6	74,8
Insgesamt			76,4		72,8	95,2	74,6	97,6	75,7	99,0	72,6	95,0

Die Personalzahlen entstammen für 1936 dem Reichsbahnhandbuch 1937 S. 156/157, im übrigen den Angaben der DB.

Anlage 4
(zum VIII. Teil)

Entwicklung des Personalbestandes der Bundesbahndirektionen*)
(mit Nachwuchs, ohne Werkstätten und ohne Bundesbahndirektion Trier)
1936 (vor dem Krieg) und 1957, 1958, 1959

	1936	1957	Verhältnis zu 1936 in v. H.	1958 (April)	Verhältnis zu 1936 in v. H.	1959 (Juli)	Verhältnis zu 1936 in v. H.
Augsburg	8 740	13 500	+ 54,5	13 500	+ 54,5	13 100	+ 49,9
Essen	30 600	45 200	+ 47,7	43 500	+ 42,2	41 000	+ 34,0
Frankfurt (Main)	22 150	35 700	+ 61,2	34 600	+ 56,2	33 000	+ 49,0
Hamburg	28 400	37 200	+ 31,0	36 100	+ 27,1	34 800	+ 22,5
Hannover	42 800	50 400	+ 17,8	51 300	+ 19,9	48 800	+ 14,0
Karlsruhe	24 000	30 400	+ 26,7	30 600	+ 27,5	29 600	+ 23,3
Kassel	21 800	16 800	— 22,9	17 000	— 22,0	16 400	— 24,8
Köln	29 900	32 700	+ 9,4	33 200	+ 11,0	31 700	+ 6,0
Mainz	21 400	28 500	+ 33,2	28 500	+ 33,2	27 100	+ 26,6
München	16 900	28 100	+ 66,3	26 400	+ 56,2	25 500	+ 50,9
Münster	20 300	25 200	+ 24,1	25 500	+ 25,6	24 500	+ 20,7
Nürnberg	20 300	31 100	+ 53,2	31 400	+ 54,7	30 300	+ 49,3
Regensburg	13 600	19 100	+ 40,4	19 000	+ 39,7	18 400	+ 35,3
Stuttgart	21 400	31 100	+ 45,3	30 700	+ 43,5	29 900	+ 39,7
Wuppertal	23 800	30 800	+ 29,4	31 400	+ 31,9	30 200	+ 26,9
rd.	346 000	455 800	+ 31,7	452 700	+ 30,8	434 300	+ 25,5

*) Zum Teil haben sich die Direktionsgrenzen nach 1945 geändert.

Die Zahlen sind entnommen
für 1936: dem Reichsbahnhandbuch 1937, Seite 32/33
für 1957: den Statistischen Angaben der DB für 1957, Seite 352/353
für 1958, 1959: den monatlichen Nachweisen der DB

IX. TEIL

Vorschau auf die künftige Entwicklung

A. Die künftigen wirtschaftlichen Grundlagen für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der DB und ihrer Wettbewerber

1. Bei ihren Untersuchungen hat sich die *Kommission* nicht darauf beschränkt, den gegenwärtigen Anteil der DB am gesamten Verkehrsvolumen in Betracht zu ziehen; sie hat, da die Gesundung der DB ein langfristiger Prozeß ist, bewußt ihre Prüfung unter den Gesichtspunkt der künftigen Verkehrsentwicklung gestellt. Die wichtigste Grundlage für die Beurteilung der geschäftlichen Möglichkeiten der DB bildet daher eine Vorausschau der wirtschaftlichen Entwicklung der Bundesrepublik. Aus ihr läßt sich ablesen, was an verkehrswirtschaftlichen Aufgaben vermutlich auf die DB zukommt und wie ihre künftige Stellung im Gesamtverkehr sein wird. Danach muß sich die Investitionsplanung ausrichten. Erst auf Grund dieser Planung und des erwarteten Verkehrsvolumens ist es möglich, die Rentabilitätsaussichten der DB vorauszuschätzen.

2. Da es sich bei den Investitionen der DB im allgemeinen um Wirtschaftsgüter mit einer verhältnismäßig langen Lebensdauer handelt, die außerdem auch eine längere Fertigungszeit beanspruchen, war es, wenn man zu wirtschaftlich einigermaßen vertretbaren Ergebnissen kommen wollte, notwendig, der wirtschaftlichen Prognose wie auch dem Investitionsplan einen 10-Jahres-Abschnitt zugrunde zu legen. Außerdem war zu berücksichtigen, daß die gesetzliche Neuordnung der Verhältnisse der DB voraussichtlich eine volles Jahr beanspruchen wird. Infolgedessen hat die *Kommission* ihrem Bericht eine Vorschau des Verkehrsvolumens und ein Investitionsprogramm für die Jahre 1961 bis 1970 zugrunde gelegt.

3. Um die Frage zu klären, wie sich das Verkehrsvolumen voraussichtlich entwickeln wird, hat der Herr Bundesminister für Verkehr bereits 1954 das Ifo-Institut für Wirtschaftsforschung, München, beauftragt, die Zusammenhänge zwischen *Güterproduktion* und *Transportaufkommen* sowie die langfristigen Entwicklungstendenzen des *Massengüterverkehrs* zu untersuchen und eine für Verkehrsvorausschätzungen brauchbare Methode zu entwickeln. Die Ergebnisse der Forschungen legte das Ifo-Institut 1957 in einer Veröffentlichung vor*). Im Anschluß an diese Arbeit untersuchte das Ifo-Institut den Zusamenhang zwischen *Güterproduktion* und *Tonnenkilometerleistung.*

Schließlich gab der Herr Bundesminister für Verkehr den Auftrag, mit den in den genannten Arbeiten entwickelten Methoden eine Analyse der zu erwartenden wirtschaftlichen Wachstumstendenzen und ihrer voraussichtlichen Einflüsse auf die Entwicklung des *Güterverkehrs der Binnenverkehrsträger Eisenbahn, Binnenschiffahrt und Straßengüterfernverkehr* durchzuführen. Die *Kommission* hat das Bundesverkehrsministerium gebeten, diese Analyse, die sich ursprünglich nur auf die Zeit bis 1956 erstrecken sollte, bis zum Jahr 1970 auszudehnen und durch eine Untersuchung der Entwicklungstendenzen des Personenverkehrs zu ergänzen.

4. Derartige Untersuchungen beruhen zunächst auf den Erfahrungen der Vergangenheit. Ihr Wert besteht darin, wenigstens die heute schon erkennbaren Entwicklungen deutlich zu machen und die Auswirkungen sich anbahnender oder bereits in voller Entwicklung befindlicher wirtschaftlicher Strukturveränderungen zu berücksichtigen. Nicht vorherzusehende technische Umwälzungen und unvermutete Wandlungen in der Zusammensetzung der Nachfrage können selbstverständlich ebensowenig in die Betrachtung einbezogen werden wie internationale Wettbewerbsverschiebungen oder politische Eingriffe in das in- und ausländische Wirtschaftsgeschehen. Jede Zukunftsanalyse muß somit von einer Reihe von unvermeidlichen Annahmen ausgehen. Die vorgelegte Vorausschau der Wirtschafts- und Verkehrsentwicklung kann deshalb mit Fehlern behaftet sein. Wie die Erfahrung erwiesen hat, heben sich solche Fehler jedoch, wenn eine Vielzahl von Annahmen gemacht wurde, gegenseitig zumeist weitgehend wieder auf. Die Voraus-

*) „Güterproduktion und Transportaufkommen" Schriftenreihe des Ifo-Instituts für Wirtschaftsforschung Nr. 28, Berlin — München: Dunker & Humblot 1957. Weitere Veröffentlichungen werden folgen.

schätzungen sind in jedem Falle wertvoller als der Mangel jeglicher Orientierung. Verschiedene Entwicklungstendenzen werden mit hoher Wahrscheinlichkeit zutreffen, von anderen mag dies fraglich sein. Durch die vorliegende Vorschau wird das wirtschaftliche Risiko der disponierenden Wirtschaft verringert. Diese Vorstellung von der kommenden Entwicklung ermöglicht es, einen künftig davon abweichenden Verlauf besser zu erkennen, als wenn man sich von den möglichen Entwicklungstendenzen kein Bild gemacht hätte.

5. Die beiden Ifo-Gutachten zeichnen sich durch einen wohlabgewogenen Realismus aus. Das kommt unter anderem in einer voraussichtlichen Schätzung des spezifischen Energieverbrauchs (je Einheit des Sozialprodukts) und des spezifischen Stahlverbrauchs zum Ausdruck. Der erstgenannte wird infolge der Rationalisierung des Energieaufwands für 1965 auf rd. 70 v. H. bis 72 v. H. und für 1970 auf rd. 63 v. H. bis 68 v. H. des Wertes von 1950 beziffert. Die Voraussetzungen, von denen die Vorausschätzung der Realentwicklung des Sozialprodukts ausgegangen ist, sind kurz folgende:

a) Vollbeschäftigung der erwerbsfähigen Bevölkerung unter Berücksichtigung eines jährlichen Wanderungsüberschusses von 200 000 Personen und Durchführung der geplanten Verlängerung der Schulpflicht von 8 auf 9 Jahre im Schuljahr 1964/65.

b) Arbeitszeitverkürzung in einem Ausmaß, daß 1965 weitgehend die 42-Stundenwoche und 1970 weitgehend die 40-Stundenwoche erreicht sein wird.

c) Es wird unterstellt, daß die Produktivität vor allem durch Rationalisierung weiterhin gehoben wird. Infolge der Arbeitszeitverkürzung wird das gesamte wirtschaftliche Wachstum im Untersuchungszeitraum im wesentlichen eine Folge des Wachstums der Produktivität sein.

d) Obwohl der Anteil der Gesamtinvestitionen am Bruttosozialprodukt bisher sehr hoch war, dürfte er sich in Zukunft nur wenig verringern. Dem Rückgang des Wohnungsbaus wird wahrscheinlich eine nennenswerte Steigerung des Straßenbaus und der Sozialbauten (Schulen, Krankenhäuser usw.) gegenübertreten.

e) Es wird unterstellt, daß sich die steuerliche Belastung der Einkommen nicht verringert und der Anteil des Staatsverbrauchs am Bruttosozialprodukt etwa von 1961 an unter Schwankungen tendenziell leicht zurückgehen wird.

f) Bei im wesentlichen unveränderter Sparquote dürfte der private Verbrauch seinen Anteil am Bruttosozialprodukt allmählich erhöhen.

g) Die Wachstumsrate der Einfuhr wird bis 1964 fühlbar, ab 1965 aber kaum mehr größer sein als die der Ausfuhr. Der reale Aktivsaldo der Leistungsbilanz gegenüber dem Ausland wird sein Minimum vermutlich 1964 erreichen und bis 1970 wieder steigen.

6. Unter der Voraussetzung, daß diese Annahmen auch tatsächlich zutreffen, errechnete das Ifo-Institut die folgenden Zunahmen des realen — also in gleichbleibenden Preisen ausgedrückten — Bruttosozialprodukts: In den Jahren 1959 bis 1965 wird es vermutlich durchschnittlich etwa 4,7 v. H. und in dem Jahrfünft 1966 bis 1970 im Durchschnitt um etwa 4,8 v. H. jährlich steigen.

Auf Grund der Vorausschätzung des Bruttosozialprodukts ermittelte das Ifo-Institut zunächst die für die Transportvorausschätzung methodisch notwendige Produktions- und Einfuhrmenge ausgewählter Güterarten, die den Hauptteil (fast 70 v. H.) des Transportaufkommens ausmachen. Diese Güterarten und die Ergebnisse der Ifo-Vorausschätzung sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

Produktion und Einfuhr der wichtigsten Transportgüter

in Millionen Tonnen

	1958	1965 (wahrscheinlichster Wert)	1970 (wahrscheinlichster Wert)
Produktion			
Steinkohle	149,0	154,0	162,0
Steinkohlenkoks	52,6	61,0	70,0
Braunkohle	93,5	102,6	109,4
Braunkohlebriketts	16,4	16,5	16,5
Eisenerz	18,0	19,0	20,0
gebrannter Kalk	8,2	9,6	11,0
Zement	20,1	21,0	22,2
Kalirohsalz	16,7	17,3	18,7
Roheisen und Hochofenferrolegierungen	19,7	29,2	36,1
Stahlrohblöcke	25,7	35,6	43,4
Walzstahlfertigerzeugnisse	17,7	23,8	29,1
Einfuhr			
Steinkohlen einschließlich Preßkohle	16,5	9,5	13,9
Eisenerz	24,6	36,6	45,1
Sonstige Steine und Erden	3,3	3,6	4,7
Erdöl roh und getoppt	10,8	30,4	38,1
Kraftstoffe und Schmierstoffe	1,3		
Bau- und Nutzholz (Rund- und Schnittholz)	3,7	5,4	6,0

Die Schätzungen, die zwischen den vermutlichen Höchst- und Mindestwerten und dem wahrscheinlichsten Wert dieser aufgeführten Produktions- bzw.

Einfuhrmenge in den Jahren 1965 und 1970 unterscheiden, beziehen sich auf die Bundesrepublik einschließlich Saarland, aber ohne Berlin (West).

7. Aus der Tabelle geht hervor, daß die für die Transportvorausschätzung notwendige Produktions- und Einfuhrmenge der ausgewählten Güterarten im Jahre 1965 vermutlich 575 Millionen t, im Jahre 1970 voraussichtlich fast 650 Millionen t betragen wird. Das bedeutet, daß ihr Umfang im Jahre 1965 wahrscheinlich um 26,5 v. H. größer sein wird als der entsprechende Wert des Jahres 1958. Von 1965 bis 1970 dürfte der wahrscheinlichste Wert der Produktions- und Einfuhrmenge voraussichtlich um mehr als 12 v. H. steigen.

Mit Hilfe dieser als wahrscheinlich betrachteten Produktions- und Einfuhrmenge schätzte das Ifo-Institut die vermutliche Transportmenge von Eisenbahnen, Binnenschiffahrt und Straßengüterfernverkehr im Jahre 1965 auf 606 Millionen t, im Jahre 1970 auf 670 Millionen t. Von 1958 bis 1965 dürfte das Transportaufkommen somit um rd. 14 v. H. (jährlich durchschnittlich rd. 2 v. H.), in der Zeit von 1965 bis 1970 um rd. ein Zehntel (jährlich durchschnittlich ebenfalls etwa 2 v. H.) steigen. Bei diesen Angaben bleiben die Rohölferntransporte in Pipelines außer Betracht, die 1965 schätzungsweise 25 Millionen t, 1970 etwa 35 Millionen t betragen werden.

8. Als entsprechende Tonnenkilometerleistung von Bahn, Binnenschaffahrt und Straßengüterfernverkehr nimmt das Ifo-Institut für das Jahr 1965 126 Mrd. t/km, für 1970 rd. 139 Mrd. t/km an. Der Anstieg von 1958 bis 1965 beträgt somit rd. 16 v. H. (jährlich durchschnittlich mehr als 2 v. H.); von 1965 bis 1970 etwa 10 v. H. (jährlich durchschnittlich wiederum etwa 2 v. H.).

Um diese Schätzwerte des gesamten Güterverkehrs auf die drei Binnenverkehrsträger aufteilen zu können, gliederte das Ifo-Institut das voraussichtliche Transportaufkommen nach wichtigsten Güterarten auf. Diese Gliederung ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

		Transportaufkommen (ohne Rohöl der Pipelines) Millionen t *)	in v. H. des gesamten Transportaufkommens
Steinkohle und Steinkohlekoks	1965	114,9	18,96
	1970	124,3	18,55
Rohbraunkohlen	1965	9,2	1,52
	1970	9,8	1,46
Braunkohlenbriketts	1965	19,7	3,25
	1970	19,7	2,94
Mineralöle	1965	50,7	8,36
	1970	58,7	8,76
Übertrag:	1965	194,5	32,09
	1970	212,5	31,71
Übertrag:	1965	194,5	32,09
	1970	212,5	31,71
Eisen- und Manganerze	1965	57,6	9,50
	1970	67,4	10,06
Roheisen und Eisenlegierungen	1965	6,1	1,01
	1970	7,5	1,12
Stahlblöcke	1965	10,5	1,73
	1970	12,8	1,91
Walzstahlfertigerzeugnisse	1965	35,5	5,86
	1970	41,8	6,24
Zement und Mörtel	1965	10,5	1,73
	1970	11,1	1,66
Kalk und Gips (außer zum Düngen)	1965	6,2	1,03
	1970	7,1	1,06
Steine und Erden	1965	65,4	10,80
	1970	70,1	10,47
Bau- und Nutzholz	1965	14,5	2,40
	1970	15,5	2,31
Kalirohsalz	1965	6,1	1,—
	1970	6,6	0,99
Getreide	1965	9,4	1,55
	1970	10,0	1,49
Summe	1965	416,3	68,70
	1970	462,4	69,02
Übrige Güterarten	1965	189,7	31,30
	1970	207,6	30,98
Insgesamt	1965	606,0	100,—
	1970	670,0	100,—

*) Im Text des Ifo-Gutachtens werden die Zahlen zum Teil gerundet angegeben.

9. Von dem Transportaufkommen nach Güterarten konnte auf die vermutliche Inanspruchnahme der einzelnen Verkehrsträger geschlossen werden; denn für bestimmte Güterarten, Gütermengen und Verkehrsbeziehungen kommen vorzugsweise stets bestimmte Verkehrsträger in Betracht. Mögliche tarifpolitische Veränderungen mußten unberücksichtigt bleiben. Dagegen wurden der weitere Ausbau der Verkehrsnetze, soweit er bis 1970 geplant ist, sowie wichtige Rationalisierungsinvestitionen in die Berechnung einbezogen.

Für die Aufteilung der vermuteten Transportleistung t/km auf die Binnenverkehrsträger wurde die voraussichtliche Entwicklung der mittleren Transportweiten von Eisenbahn, Binnenschiffahrt

und Straßengüterfernverkehr abgeschätzt. Während sich die durchschnittliche Transportweite der Eisenbahnen von 185 km im Jahr 1957 auf 183 km im Jahr 1965 und 180 km im Jahr 1970 weiter verringern dürfte und die gleiche Tendenz auch im Straßengüterfernverkehr zu erwarten ist (236 km 1957; 232 km 1965 und 230 km 1970), wird sich in der Binnenschiffahrt infolge des weiteren Ausbaus der Binnenwasserstraßen und einer Intensivierung der Binnenschiffahrt die mittlere Transportweite schätzungsweise von 239 km 1957 auf 245 km 1965 und 249 km 1970 verlängern. Allgemein wirkt sich die wachsende wirtschaftliche Verflechtung mit den EWG-Ländern und eine Verlagerung wichtiger Verkehrsströme aus der Nord-Süd-Richtung in die Ost-West-Richtung aus.

10. Die Aufteilung des Transportaufkommens und der Transportleistung auf die verschiedenen Verkehrsträger ergibt folgendes Bild:

	1957*)		1965		1970	
	in Millionen t	in v. H.	in Millionen t	in v. H.	in Millionen t	in v. H.
Transportaufkommen						
Eisenbahnen	347,5	61,4	348	57,4	378	56,4
(DB) **)	(325,3)	(57,5)	(325)	(53,6)	(352)	(52,5)
Binnenschiffahrt	142,3	25,2	164	27,1	185	27,6
Straßengüterfernverkehr	75,9	13,4	94	15,5	107	16,0
Summe	565,7	100,0	606	100,0	670	100,0
Pipelines	—	—	25		35	
Insgesamt			631		705	

	in Mrd. t/km	in v. H.	in Mrd. t/km	in v. H.	in Mrd. t/km	in v. H.
Transportleistung						
Eisenbahnen	64,2	55,3	63,6	50,6	68,0	49,1
(DB) **)	(63,5)	(54,7)	(62,9)	(51,1)	(67,3)	(48,5)
Binnenschiffahrt	34,0	29,3	40,2	32,0	46,1	33,2
Straßengüterfernverkehr	17,9	15,4	21,8	17,4	24,6	17,7
Summe	116,1	100,0	125,6	100,0	138,7	100,0
Pipelines	—		6,5		9,5	
Insgesamt			132,1		148,2	

*) vorläufige Werte

**) beförderte Güter, ohne Expreßgut; einschließlich Bundesbahndirektion Saarbrücken; mit Wechselverkehr zwischen DB und dem Verband Deutscher Nichtbundeseigener Eisenbahnen

11. Der Eisenbahngüterverkehr (DB und nichtbundeseigene Eisenbahnen) wird, den Vorausschätzungen des Ifo-Instituts zufolge, im Jahr 1965 hinsichtlich der beförderten Gütermenge nur knapp über dem Ergebnis des Jahres 1957 liegen. Die t/km-Leistung der Eisenbahnen dürfte 1965 sogar hinter dem Ergebnis von 1957 zurückbleiben. Bis zum Jahr 1970 wird das Transportaufkommen der Eisenbahnen gegenüber 1957 um rd. 8,8 v. H., die t/km-Leistung um fast 6 v. H. zunehmen.

Diese Ergebnisse können nur ungefähre Vorstellungen von dem Umfang des Güterverkehrs insgesamt und dem der DB geben. Es muß laufend geprüft werden, inwieweit die als wahrscheinlich erachtete Entwicklung durch neue Wachstumsbedingungen modifiziert wird. Der Umstand, daß das Sozialprodukt (in Preisen von 1954) von 1957 bis 1965 um mehr als 37 v. H. und von 1966 bis 1970 um rd. 29 v. H. steigen wird, läßt es wahrscheinlich erscheinen, daß die Nominallöhne in dem Jahrzehnt 1961 bis 1970 eine erhebliche Steigerung erfahren werden; sie wird den Personalaufwand der DB stark belasten und wahrscheinlich auch deren Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen.

12. Die *Kommission* hat, um die künftige Entwicklung möglichst vorsichtig einzuschätzen, außerdem unterstellt, daß das tatsächlich erzielbare Produktionsvolumen und damit der Güterverkehr etwas unter den angegebenen Ziffern der Ifo-Untersuchung liegen dürfte, zumal dort die Möglichkeit stärkerer Einfuhr von Erdgas nicht berücksichtigt

ist. Diese Einschränkungen der Erwartungen und die zu erwartende Belastung der DB durch Lohn- und Gehaltserhöhungen bilden einen der wesentlichsten Ausgangspunkte für die Überlegungen der *Kommission* bezüglich der Rentabilitätsvorausschätzungen und des von ihr befürworteten Investitionsplans der DB.

13. Die Schätzung der zukünftigen Entwicklung des *Personenverkehrs* beruht nach den Angaben des Ifo-Instituts auf besonders unsicheren Grundlagen, zumal die Angaben über die Auslastung und die Fahrleistungen der Personenkraftfahrzeuge teils unvollständig, teils statistisch so gut wie nicht gesichert sind. Unter dem Vorbehalt, der sich auf Grund der sehr unsicheren Annahmen ergibt, ist das Ifo-Institut zu folgender Beurteilung gekommen:

Auf Grund der zu erwartenden Zunahme des Bruttosozialprodukts in Verbindung mit den Verkürzungen der Arbeitszeit ist ein beträchtlicher Anstieg des Urlaubs- und Wochenendverkehrs zu erwarten. Auch dürften sich die Geschäftsreisen in Zukunft ausweiten. Dagegen wird der Berufsverkehr mit öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln, wenn überhaupt, nur sehr schwach wachsen. Der Anteil der Verkehrsleistung des öffentlichen Personenverkehrs wird voraussichtlich rückläufig bleiben; denn die zunehmende private Motorisierung wird in den nächsten Jahren verstärkt auf den Berufsverkehr übergreifen. Für die Zeit nach 1965 wird jedoch angenommen, daß sich diese Tendenz zunächst nicht mehr fortsetzt, weil bis dahin vermutlich Maßnahmen ergriffen werden, um die zu eng gewordenen großstädtischen Straßen von privaten Fahrzeugen zu entlasten und den kurzstrekkigen Berufsverkehr wieder vornehmlich den öffentlichen Verkehrsmitteln zuzuführen. Auch der Anteil des Schülerverkehrs dürfte tendenziell zurückgehen, teils infolge der privaten Motorisierung, vor allem durch das Moped, teils infolge der wegen der Altersschichtung etwa ab 1963 sinkenden Zahl der Schüler höherer Schulen und der Studierenden. Außerdem ist es wahrscheinlich, daß im Laufe des Untersuchungszeitraums in den Schulen die 5-Tagewoche eingeführt wird, um die Wochenendfreizeit der Eltern und die der Schüler einander anzugleichen.

Die geleisteten Personen/km im öffentlichen und privaten Personenverkehr

	1958	1965	1970
	in Mrd.-Personen/km		
Öffentlicher Personenverkehr	76,9	80,0	82,0
darunter Schienenverkehr der DB	(37,0)	(40,0)	(41,5)
Privater Personenverkehr .	183,0	310,0	390,0
	259,9	390,0	472,0

14. Man kann annehmen, daß im Schienenverkehr der DB die Zahl der geleisteten Personen/km ab 1959 wieder zunimmt. Der Grund dafür ist vor allem in der großen Bequemlichkeit und Sicherheit im Schienenverkehr der DB zu sehen. Ferner werden durch die fortschreitende Elektrifizierung teilweise erhebliche Einsparungen an Reisezeit eintreten, die die Wettbewerbsfähigkeit der DB gegenüber dem privaten Personenverkehr weiter verbessern. Während der Berufs- und Schülerverkehr der DB zurückgehen dürfte, wird der Urlaubs-, Ausflugs- und Geschäftsreiseverkehr mit seinen verhältnismäßig hohen durchschnittlichen Reiseweiten auf der Eisenbahn merklich zunehmen. Die Zunahme der personenkilometrischen Leistung der DB wird für 1965 gegenüber 1958 auf 8,1 v. H. oder 1,2 v. H. je Jahr und für 1970 gegenüber 1965 auf 3,8 v. H. also auf 0,8 v. H. je Jahr geschätzt.

Dabei ist für den privaten Personenverkehr eine Zunahme des Bestands an Personenkraftfahrzeugen (ohne Omnibusse) von 7 Millionen Stück in 1958 auf 9,5 Millionen Stück in 1965 und 11,0 Millionen Stück in 1970 unterstellt worden. Schon wenn eine geringfügig günstigere Entwicklung der durchschnittlichen Fahrleistungen und Auslastungen, aber auch des Personenkraftfahrzeugbestands eintreten sollte, als in der Ifo-Untersuchung unterstellt wurde, ginge dem öffentlichen Verkehr ein erheblicher Teil der kommenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen verloren. Gegebenenfalls ist also eine Stagnation oder ein Rückgang des öffentlichen Verkehrs nicht ausgeschlossen.

Ob diese Entwicklung zu erwarten ist, läßt sich heute nicht sicher genug abschätzen und müßte anhand des Verkehrsverlaufs etwa in den nächsten beiden Jahren nachgeprüft werden. Vor allem werden es die voraussichtlich Ende 1960 vorliegenden Ergebnisse der statistischen Erhebung über die durchschnittlichen Fahrleistungen der Personenkraftfahrzeuge ermöglichen, die Genauigkeit der Schätzungen erheblich zu verbessern.

15. In ihren einleitenden Ausführungen zum Bericht hat die *Kommission* bereits darauf hingewiesen, daß dem künftigen Transportvolumen der Schiene besondere Gefahren von einer Vergrößerung der Kapazität der Lastkraftwagen und Lastzüge, und zwar sowohl hinsichtlich ihrer Zahl als auch ihrer Ladefähigkeit, drohen. Die *Kommission* ist nicht der Auffassung, daß es ihre Aufgabe ist, sich darüber zu äußern, ob aus Sicherheitsgründen eine Beschränkung der Ladekapazität der Lastkraftwagen notwendig ist, wenngleich sie nicht verkennt, daß der „Schutzaufwand", der von der DB zur Gewährleistung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs verlangt wird, erheblich über das Maß hinausgeht, das heute von den Schwerlastwagen und den Schwerlastzügen gefordert wird. Insoweit könnte geradezu von einer Wettbewerbsverzerrung zu Lasten der DB gesprochen werden.

Es liegt aber im Rahmen des Auftrags der *Kommission*, darauf aufmerksam zu machen, daß jede Vermehrung des Angebots an Ladekapazität sich wirtschaftlich auf die Wettbewerbssituation der DB auswirken muß. Das gilt insbesondere für den

Massengutverkehr und zeigt sich besonders dann, wenn — wie sich im einzelnen aus dem II. Teil Abschnitte E und F (Wegekosten) ergeben hat — der Schwerlastwagen nicht in vollem Umfang zu den ihm zurechenbaren Wegekosten herangezogen wird. Solange der Bund einerseits die Schwerlastwagen und Schwerlastzüge praktisch subventioniert und andererseits die DB — als Gegenleistung — nicht in der Höhe dieser Subventionierung von ihrer Pflicht zur Verzinsung des Eigenkapitals entlastet wird, bleibt immer noch eine Verzerrung der Wettbewerbsbedingungen bestehen.

Die *Kommission bestätigt ihre Auffassung,* daß eine Sicherung des Verkehrsanteils der Eisenbahnen nicht durch eine dirigistische Aufgabenteilung im Verkehr erfolgen sollte, sondern die Entscheidung über den Einsatz eines Verkehrsmittels grundsätzlich dem Markt selbst überlassen bleiben muß. Das schließt aber nach ihrer Auffassung nicht aus, daß aus Gründen der Entlastung des Steuerzahlers (z. B. auf dem Gebiete des Straßenbaus) der Angebotszugang zum Markt geordnet wird. Aus volkswirtschaftlichen Überlegungen würde sie, soweit die verfassungsrechtlichen Voraussetzungen dafür gegeben sind, weder Bedenken gegen eine der Leistungsfähigkeit der Straßen angepaßte vernünftige Kontingentierung der Lastkraftwagen im Güterverkehr noch gegen eine wirtschaftlich vertretbare Beschränkung ihrer Ladekapazität zu erheben haben, um die Existenz einer für die allgemeine Wirtschaft unentbehrlichen Eisenbahn zu sichern. Als Ordnungsinstrument wären ihrer Auffassung nach hierfür auch steuerliche Maßnahmen gerechtfertigt.

16. Besondere Aufmerksamkeit verdient die *Entwicklung der Rohrleitungen* (Pipelines). In der Tabelle zu Ziffer 10 ist bereits auf das Anwachsen der Transporte in Rohrleitungen Bezug genommen.

Der Transport von Rohöl und Heizöl erfolgt in zunehmendem Maße durch Rohrleitungen, die zum Teil bereits im Betrieb, zum Teil noch in der Planung sind. Vorgesehen sind neben der inzwischen fertiggestellten Leitung von Wilhelmshaven nach Köln weitere Pipelines von Marseille nach Karlsruhe, von Rotterdam nach Köln und von Oberitalien nach München. Alle diese Leitungen werden von der Privatwirtschaft erstellt und betrieben. Ein Konzessionszwang für den Bau der Leitungen besteht — abgesehen von der gewerberechtlichen Erlaubnis — nach Bundesrecht nicht. Auch die Länder haben nur auf dem Wege über die Erteilung des Enteignungsrechts Einfluß auf den Rohrleitungsbau. Ähnlich wie in der Elektrizitätswirtschaft ist auch hier damit zu rechnen, daß in späterer Zeit ein Verbundbetrieb zwischen den verschiedenen Raffinerien und Fernleitungen hergestellt wird und dadurch kostensparende Austauschmöglichkeiten geschaffen werden. Daneben besteht das Problem der Verteilung der sogenannten weißen Ware durch besondere Leistungen zwischen den einzelnen Lagertanks. Bekannt sind weiter Bestrebungen, Erdgas durch Rohrleitungen nicht nur innerhalb der Bundesrepublik, sondern aus Oberitalien, Frankreich, Nordafrika den Verbrauchsgebieten zuzuführen. Eine besondere Bedeutung wird dabei dem Absatz in der Bundesrepublik beigemessen. Es kann nicht zweifelhaft sein, daß die Verwirklichung solcher Pläne sich umsatzmindernd nicht nur auf die deutsche Kohlenwirtschaft, sondern ebenso auf das Transportaufkommen der DB auswirken muß. Nur der Vollständigkeit halber sei noch auf die amerikanische Entwicklung hingewiesen, wo bereits Erz und Kohle nach Aufbereitung am Produktionsort ebenfalls durch Rohrleitungen befördert werden. Es kann nicht bestritten werden, daß die Beförderung der dafür geeigneten Güter durch Rohrleitungen zu einer Verbilligung der Transportkosten führen kann und deshalb einen wirtschaftlichen Fortschritt bedeutet. Ihn durch staatliche Eingriffe aufhalten zu wollen, würde den grundsätzlichen Forderungen der *Kommission* widersprechen.

Etwas anderes aber ist, ob nicht für Bau und Betrieb neuer Rohrleitungen ähnlich wie beim Personenbeförderungsgesetz bestimmte Vorränge festgelegt werden können. Wir befinden uns mitten in einem Strukturwandel in der Verkehrswirtschaft, von dem im besonderen Maße die Eisenbahnen betroffen werden. Sie werden mit Sicherheit bei der Fortdauer der heutigen Betriebsweise und dem Vordringen des Heizöls einen weiteren Teil ihres Verkehrsaufkommens an Massengut verlieren. Es liegt deshalb nahe, die Eisenbahn in den Bau und Betrieb von Rohrleitungen einzuschalten und ihr, wo es kostenmäßig und technisch gerechtfertigt ist, einen Vorrang einzuräumen.

B. Vorausschau auf das nach Durchführung der Empfehlungen der Kommission zu erwartende Betriebsergebnis der DB

(Betriebsvorkalkulation)

Um beurteilen zu können, wie sich die von der *Kommission* vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen auf die Rentabilitätsverhältnisse der DB auswirken werden, wurde nachstehend eine Betriebsvorkalkulation für die Jahre 1961 bis 1966 durchgeführt. Eine derartige Betriebsvorkalkulation stellt nichts anderes dar als einen Wirtschaftsplan, wie ihn die DB als Unterlage für ihre Haushaltsvoranschläge jährlich entwirft, jedoch mit dem Unterschied, daß dies im vorliegenden Falle für einen längeren Zeitraum geschehen ist. Damit erhöht sich selbstverständlich das Risiko, daß die tatsächliche Entwicklung der Erträge und der Aufwendungen sich nicht in dem der Betriebsvorkalkulation zu

Grunde gelegten Rahmen halten wird. Ein derartiges Risiko ist bei jeder Vorkalkulation gegeben. Es wird größer, je weiter man sich von der Gegenwart entfernt. Bei der großen Zahl der auf die Rentabilitätsverhältnisse der DB einwirkenden Faktoren besteht aber die Möglichkeit, daß sich ungünstige und günstige Entwicklungstendenzen weitgehend ausgleichen können. Bei der nachstehenden Betriebsvorkalkulation werden jedoch die Einnahmen und Aufwendungen nicht als Ganzes aufgeführt, wie es in einem Wirtschaftsplan üblich ist, sondern es werden nur ihre in den einzelnen Jahren zu erwartenden Veränderungen angegeben.

1. Ausgangspunkt ist das voraussichtliche Bilanzergebnis der DB nach dem Voranschlag für das Jahr 1960. Es errechnet sich wie folgt:

	Millionen DM
Betriebsgewinn des Wirtschaftsplans 1959 einschließlich Nachtrag, der voraussichtlich eingehalten werden kann	+ 385,0
+ in der Betriebsrechnung nicht verrechnete Versorgungsbezüge	./. 455,0
+ Verlust der Bundesbahndirektion Saarbrücken	./. 60,0
+ Zinsen	./. 290,0
Insgesamt	./. 420,0
Saldo der 1960 möglichen Einsparungen und der Veränderungen der Erträge und Aufwendungen	+ 60,0
Bilanzverlust 1960	./. 360,0

Bei der Abfassung der Vorschaurechnung lagen der Wirtschaftsplan 1960 wie auch der Nachtrag zum Wirtschaftsplan 1959 noch nicht vor. Die *Kommission* ist von einem voraussichtlichen Verlust 1960 in Höhe von 350 Millionen DM (Wirtschaftsplan 1960 = 360 Millionen DM) ausgegangen.

In den Ansätzen des Wirtschaftsplans 1960 sind die Einnahmen und Ausgaben für den Bereich des Saarlands enthalten; dagegen sind diese in dem der Vorschau zu Grunde liegenden Wirtschaftsplan 1959 nur als Saldo der Sonderrechnung Saarbrücken aufgenommen. In der folgenden Rechnung ist der Saldo (Verlust) der Sonderrechnung Saarbrücken daher nur global in der Ausgangszahl „Bilanzverlust 1960" berücksichtigt, nicht aber in den einzelnen Ansätzen (z. B. in den Abschreibungen).

Weiterhin rechnet die Vorschaurechnung bei den Versorgungsbezügen mit dem im ursprünglichen Wirtschaftsplan 1959 veranschlagten Betrag von 811 Millionen DM. Nach dem voraussichtlichen Ergebnis 1959 ist dieser Posten jedoch mit 843,3 Millionen DM zu veranschlagen.

Unter Hinweis auf die Vorschläge der *Kommission* zur Regelung der Versorgungslasten werden die im Bilanzverlust enthaltenen Versorgungsaufwendungen von 811 Millionen DM hier abgesetzt, so daß sich ein Bilanzgewinn von 461 Millionen DM ergibt. Statt dessen werden in der Betriebsvorkalkulation die Pensionsrückstellungen für die bestehenden Anwartschaften (Pensionsfonds II) als Aufwand der Betriebsrechnung und die Hälfte der 811 Millionen DM Altpensionen (Pensionsfonds I), die nach den Vorschlägen der *Kommission* von der DB getragen werden sollen, als aus dem Gewinn zu deckende Ausgaben behandelt.

2. Auf der *Einnahmeseite* wurde zunächst mit gleichbleibenden Einnahmen aus dem *Wagenladungsverkehr* gerechnet. Es wurden also die Mehreinnahmen, die der DB möglicherweise dadurch zufließen werden, daß sie nach Herstellung der Tarifautonomie in stärkerem Maße als bisher kaufmännische Grundsätze im Verkehr mit ihren Geschäftspartnern zur Geltung bringen kann, nicht berücksichtigt.

Da nach den Annahmen des Ifo-Instituts bis 1965 im Wagenladungsverkehr die tonnenkilometrische Leistung des Jahres 1957 wieder erreicht sein wird, so wird erst zu diesem Zeitpunkt die Tariferhöhung des Jahres 1958 voll zur Geltung kommen. Das macht, unbeschadet des Umstandes, daß sich die Transportleistungen der DB 1965 tarifarisch in anderer Weise zusammensetzen werden als 1957, im Wagenladungsverkehr eine Mehreinnahme von rd. 420 Millionen DM aus. Dieser Mehreinnahme werden jedoch schätzungsweise rd. 100 Millionen DM Mehraufwendungen gegenüberstehen. Die allmählich eintretende Verbesserung des Betriebsergebnisses bis zu etwa 320 Millionen DM im Jahre 1965 wurde im Hinblick auf die ungeklärte Kohlensituation, die Konkurrenz von Erdgas usw. in der Betriebsvorkalkulation ebenfalls nicht berücksichtigt. Bis 1970 wird — wie im Abschnitt A dieses Berichtsteiles gezeigt — übrigens mit der Möglichkeit einer weiteren Zunahme der tonnenkilometrischen Leistung gerechnet.

3. Beim *Reisezugverkehr* hält das Ifo-Institut bis 1965 eine Steigerung des Verkehrs um jährlich 1,2 v. H. der Leistung von 1958 und bis 1970 um jährlich 0,8 v. H. der von 1965 für möglich. In der nachstehenden Betriebsvorkalkulation wurde nur mit gleichbleibenden Einnahmen gerechnet und dabei unterstellt, daß der Schwund der Verkehrsleistungen im Bezirkspersonenverkehr, insbesondere auch im Zuge der Einschränkung der Verkehrsleistungen, durch die schon 1958 und 1959 beobachtete weitere Zunahme des Schnell- und Eilzugverkehrs ausgeglichen werden kann. Auch eine mögliche Rentabilitätsverbesserung des Hamburger S-Bahnverkehrs blieb in der Betriebsvorkalkulation außer Ansatz.

4. Im *Berufs- und Schülerverkehr*, der auch nach Auffassung des Ifo-Instituts — trotz der zu erwartenden Zunahme der personenkilometrischen Leistungen der DB im ganzen — wenigstens bis 1965 rückläufig sein wird, wurde davon ausgegangen, daß die von der *Kommission* empfohlene stärkere Anhebung der Tarife ab 1. Januar 1961 wirksam wird. Dabei wurde eine Abwanderung von 25 v. H. im Berufsverkehr und von 15 v. H. im Schülerverkehr auf den Individualverkehr und andere öffent-

liche Verkehrsmittel unterstellt; dies dürfte aber zum mindesten für den Anfang zu hoch gegriffen sein. Die spätere Abwanderung zum Kraftfahrzeug, soweit sie über die genannten 25 bzw. 15 v. H. hinausgehen sollte, kann durch die bereits erwähnten Mehreinnahmen des Schnell- und Eilzugverkehrs abgefangen werden. Infolgedessen wurde im Berufs- und Schülerverkehr über den ganzen Zeitabschnitt hin mit gleichbleibenden Verhältnissen gerechnet. *Sollten Bundesregierung, Bundestag und Bundesrat sich nicht zu der empfohlenen Tariferhöhung durchringen können, so müßten die in der Vorkalkulation der DB berücksichtigten Mehreinnahmen allerdings durch Zuschüsse von Bund, Ländern und Gemeinden ersetzt werden, wie es heute beim Berufsverkehr in Frankreich, Belgien, Italien und zum Teil auch in den Vereinigten Staaten schon geschieht.* Die wirtschaftlich bessere Lösung ist jedoch, die ungedeckten Kosten des Berufsverkehrs im vorgesehenen Rahmen über die Tariferhöhungen der Wirtschaft anzulasten, anstatt sie über den Staatshaushalt von der Masse der Steuerzahler aufbringen zu lassen. Die kalkulierte Mehreinnahme aus der Tariferhöhung beläuft sich auf 167,3 Millionen DM, diejenige aus der teilweisen Aufhebung der sogenannten Sozialtarife auf 67 Millionen DM, zusammen also rd. 234,3 Millionen DM.

5. Weiterhin sieht der Vorschlag der *Kommission* vor, die *Verkehrsleistungen im Bezirkspersonenverkehr* stark einzuschränken. Diese Maßnahme erfordert umfangreiche Vorbereitungen und wird daher erstmalig 1962 teilweise zum Tragen kommen. Es wurde daher nachstehend damit gerechnet, daß sich die daraus erwarteten Einsparungen an Aufwendungen im Jahre 1962 mit 100 Millionen DM, 1963 mit weiteren 100 Millionen DM und 1964 mit nochmals 50 Millionen DM verwirklichen lassen werden. Die *Kommission* verspricht sich hiervon eine Personaleinsparung von 18 000 Köpfen (vgl. hierzu VIII Teil Abschnitt VI).

6. Auch hinsichtlich des *Stückgutverkehrs* vertritt die *Kommission* die Auffassung, daß seine Verluste unter anderem durch eine kräftige Anhebung des Tarifs und dessen Umwandlung in einen Volumengewichtstarif zum großen Teil beseitigt werden können. Im Gegensatz zur Tariferhöhung im Berufs- und Schülerverkehr wird die Tariferhöhung im Stückgutverkehr jedoch in mehreren Etappen erfolgen müssen, um sich auf diese Weise an eine optimale Lösung heranzutasten. Unter Berücksichtigung der dabei zu erwartenden Abwanderung sollte es möglich sein, von dem Verlust des Stückgutverkehrs in Höhe von 331,7 Millionen DM (1957) und von 374,6 Millionen DM (1958) insgesamt etwa 200 Millionen DM zu beseitigen, und zwar 100 Millionen DM im Jahr 1961, 70 Millionen DM im Jahre 1962 und 30 Millionen DM im Jahre 1963.

7. Die Anhebung des Stückguttarifs wird zwangsläufig auch eine entsprechende Anhebung des *Expreßguttarifs* zur Folge haben müssen. Es kann bei der wachsenden Bedeutung des Expreßgutverkehrs für die gewerbliche Wirtschaft angenommen werden, daß sich sein Verlust von rd. 118,4 Millionen DM (1957) und 104,2 Millionen DM (1958) im gleichen Rhythmus wie der des Stückgutverkehrs ausgleichen lassen wird. Es wurde daher beim Expreßgut mit einer Verbesserung der Ertragslage um 50 Millionen DM im Jahre 1961, von 35 Millionen DM im Jahre 1962 und von 15 Millionen DM im Jahre 1963 gerechnet.

Die zu erwartende Rentabilitätsverbesserung des *Gepäckverkehrs* wurde, zumal sie nicht sonderlich ins Gewicht fällt, in der nachstehenden Betriebsvorkalkulation nicht berücksichtigt.

8. Auf der *Aufwandseite* wurden *gleichbleibende Preise* angenommen. Zum Auffangen kleinerer Preiserhöhungen weist die Betriebsvorkalkulation noch gewisse Reserven auf. Größere Preiserhöhungen können aber gegebenenfalls nur durch alsbaldige Tariferhöhungen ausgeglichen werden. In Anbetracht der internationalen Lage am Kohlen- und Stahlmarkt ist voraussichtlich mit größeren Preiserhöhungen nicht zu rechnen.

Dagegen wurde unterstellt, daß sich die *Löhne und Gehälter* im Durchschnitt jährlich um 3 v. H. erhöhen werden. Diese Erhöhung ist vermutlich die untere Grenze dessen, was auf die DB auf Grund der allgemeinen Lohn- und Preisentwicklung, die ihre Stütze in der künftigen Entwicklung des Bruttosozialprodukts findet, zukommen wird. Dabei wurde von der Lohn- und Gehaltssumme des Wirtschaftsplans 1959 ausgegangen, also die inzwischen erfolgten Einsparungen und möglichen Veränderungen des Jahres 1960 nicht berücksichtigt. *Die zu erwartenden Lohnerhöhungen können nur durch entsprechende Personaleinsparungen aufgefangen werden.* Die *Kommission* ist zwar der Auffassung, daß die Erhöhung der Produktivität unserer Wirtschaft und damit auch die Steigerung des Lebensstandards in erster Linie in Preissenkungen zum Ausdruck kommen sollte. Nach den Erfahrungen der Vergangenheit hätte sie jedoch fahrlässig gehandelt, wenn sie nicht auch die Möglichkeit von Lohn- und Gehaltssteigerungen in ihre kalkulatorischen Erwägungen mit einbezogen hätte.

Bei der Berechnung der Mehraufwendungen aus Lohn- und Gehaltserhöhungen sind die von der *Kommission* erwarteten und von der DB für möglich gehaltenen Personaleinsparungen von dem der Lohn- und Gehaltserhöhung unterliegenden Personalaufwand abzusetzen.

Die *Personaleinsparungen,* die durch Einschränkung des Bezirkspersonenverkehrs zu erwarten sind, wurden mit 18 000 Kräften angenommen, von denen 7200 Kräfte auf das Jahr 1962, 7200 auf das Jahr 1963 und weitere 3600 auf das Jahr 1964 entfallen. Der *Investitionsplan der Bauabteilung der Hauptverwaltung der DB* sieht für die Jahre 1961/1964 die Einsparung von 8000 Bundesbahnarbeitern und 800 Unternehmerarbeitern vor. Da die *Kommission* der Auffassung ist, daß die DB in stärkerem Maße Unternehmer beschäftigen sollte, wurden diese Einsparungen voll der DB zugerechnet. Die Rentabilitätsverbesserungen aus den Investitionen der Bauabteilung für die Jahre 1961 bis 1964 werden sich mit 5 v. H., 20 v. H., 42 v. H., 65 v. H., 82 v. H. und 100 v. H. in den Jahren 1961 bis 1966

auswirken; es wurde daher angenommen, daß sich die Verringerung der Arbeitskräfte im gleichen Tempo vollziehen läßt, so daß sich folgende Rückführungsquoten ergeben:

1961	440
1962	1 320
1963	1 936
1964	2 024
1965	1 696
1966	1 384
	8 800

Die *Maschinentechnische Abteilung der Hauptverwaltung der DB* erwartet aus ihren Investitionen eine Einsparung von 16 979 Kräften, von denen 800 auf die Rationalisierung der Wagenunterhaltung entfallen. Wenn man diese Personaleinsparungen im gleichen Verhältnis wie die zu erwartenden Rentabilitätsverbesserungen auf die einzelnen Jahre verteilt, so ergeben sich folgende Personaleinsparungen:

1961	227
1962	2 022
1963	4 540
1964	4 540
1965	4 850
	16 179 (ohne Rationalisierung der Wagenunterhaltung)

Aus der Stillegung und Rationalisierung der Werkstätten, einschließlich der Änderungen in der Fahrzeugbehandlung, wird in den Jahren 1961 bis 1965 mit einem weiteren Abgang von 8250 Kräften gerechnet, die in nachstehender Betriebsvorkalkulation gleichmäßig mit je 1650 in den Jahren 1961 bis 1965 als Abgang berücksichtigt wurden. Darin sind auch die 800 Kräfte mit enthalten, die erst im Zuge der Durchführung von Investitionen freigesetzt werden können.

Außerdem ist durch sonstige Einschränkungen, insbesondere bei der Bahnpolizei, in den Jahren 1961 und 1962 mit einem Abgang von je 1000 Bediensteten zu rechnen.

Es wird angenommen, daß die Verringerung des Personals im Zugbegleitdienst, im Bahnsteigsperrendienst usw. entweder schon im Jahre 1960 verwirklicht wird oder daß die danach noch zu erwartenden Ersparnisse als eine stille Reserve der Betriebsrechnung angesehen werden können.

Organisatorische Ersparnisse größeren Umfangs, die nach Auffassung der *Kommission* durchaus möglich sind, werden hier nicht berücksichtigt, weil die DB solche nicht nachgewiesen hat und ihre Aufnahme in die Betriebsvorkalkulation eingehendere Untersuchungen erfordert hätte. Sie sind als Puffer zum Auffangen kleiner Preiserhöhungen während der nächsten Jahre zu betrachten.

Die *Personaleinsparungen* zeigen somit folgendes Bild:

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Einschränkung des Bezirkspersonenverkehrs	7 200	7 200	3 600	—	—	—
Investitionen der Bauabteilung	440	1 320	1 936	2 024	1 696	1 384
Investitionen der Maschinentechnischen Abteilung	227	2 022	4 540	4 850	4 850	—
Rationalisierung des Werkstättendienstes und der Fahrzeugunterhaltung	1 650	1 650	1 650	1 650	1 650	—
Verschiedene Einschränkungen, insbesondere Bahnpolizei	1 000	1 000	—	—	—	—
	10 517	13 192	11 726	8 524	8 196	1 384
Eventuelle Arbeitszeitverkürzungen	—	4 750	—	—	4 750	—
	10 517	8 442	11 726	8 524	3 446	1 384

Diese Einsparungen von insgesamt 44 039 Bediensteten für den Zeitraum 1961 bis 1966 sind im Rahmen des natürlichen Abgangs der DB zu bewältigen, ohne daß dadurch eine untragbare Überalterung des Personals eintreten würde. Da eine Aufgliederung des einzusparenden Personals getrennt nach Beamten und Arbeitern nicht vorlag, wurden die gesamten Personalaufwendungen des Wirtschaftsplans 1959 ohne Bezüge der Nachwuchskräfte und ohne Altersversorgung in Höhe von 3,710 Mrd. DM zu der Gesamtzahl (ohne Nachwuchskräfte) von 480 000 Bediensteten in Beziehung gesetzt und unter Berücksichtigung des Umstandes, daß das ausscheidende Personal unter dem DB-Durchschnitt besoldet wird, pro Kopf mit einem einzusparenden Aufwand von 7000 DM gerechnet. Die verbleibenden Personalaufwendungen sind, mit Ausnahme eines Betrages von 200 Millionen DM sozialer Aufwendungen, bei denen unterstellt werden kann, daß sie nicht vom Lohn- und Gehaltsniveau abhängig sind und konstant gehalten werden können, in der Kalkulation jährlich um 3 v. H. des Vorjahres erhöht worden. Das ergibt folgende Steigerung der Personalaufwendungen:

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
	Millionen DM					
Ausgangsbetrag	3 710,0					
./. konstante Aufwendungen	200,0					
	3 510,0	3 539,5	3 584,8	3 607,8	3 654,5	3 739,3
./. Einsparungen (unter Berücksichtigung der bereits erfolgten Gehaltserhöhung)	73,6	59,1	82,1	59,7	24,1	9,7
	3 436,4	3 480,4	3 502,7	3 548,1	3 630,4	3 729,6
+ 3 v. H. Steigerung der Personalaufwendungen	103,1	104,4	105,1	106,4	108,9	111,9
	3 539,5	3 584,8	3 607,8	3 654,5	3 739,3	3 841,5

Im VIII. Teil Abschnitt VI des Berichts hat die *Kommission* für den Zeitraum 1961 bis 1970 mit einer Gesamteinsparung von 84 000 Bediensteten gerechnet.

Daneben ist auch der Mehraufwand zu berücksichtigen, welcher der DB aus möglichen *Arbeitszeitverkürzungen* erwachsen kann. Das Ifo-Institut rechnet damit, daß in der Wirtschaft der Bundesrepublik bis 1965 weitgehend die 42-Stundenwoche verwirklicht sein wird. Nach den bisherigen Erfahrungen der Hauptverwaltung der DB würde der Übergang zur 42-Stundenwoche einen Personalmehrbedarf von 9500 Bediensteten erfordern, da nicht alle Dienstzweige davon gleichmäßig betroffen werden. Die *Kommission* hat unterstellt, daß dieser Mehrbedarf 1962 und 1965 je mit der Hälfte auftreten und die Betriebsrechnung auf der Grundlage des künftigen Lohn- und Gehaltsniveaus mit 44,6 Millionen DM bzw. 47,3 Millionen DM belastet wird.

9. Die *Versorgungsbezüge* für die Altpensionäre (Pensionsfonds I), die die DB nach dem Wirtschaftsplan 1959 noch mit 811 Millionen DM belasten, sind zunächst als aus dem Gewinn zu deckende Ausgaben aus der Betriebsvorkalkulation herausgenommen worden. Auf der anderen Seite sind die Neuzuführungen zu einer Pensionsrückstellung auf die bestehenden Anwartschaften (Pensionsfonds II) mit den durch ein versicherungsmathematisches Gutachten ermittelten Beträgen in der Betriebsvorkalkulation berücksichtigt worden. Dasselbe gilt für die Aufstockung der Pensionsrückstellung im Hinblick auf die zu erwartende Erhöhung der Ruhegehälter. Dabei wurde unterstellt, daß die DB in Zukunft vom Bund zu ihren Versorgungslasten die gleichen prozentualen Zuschüsse erhält, wie er sie den Sozialversicherungen gewährt, so daß die DB nur 75 v. H. ihrer künftigen Pensionsverpflichtungen zurückstellen muß.

10. Da die *Abschreibungsrechnung* der DB hinsichtlich ihres materiellen Ergebnisses ziemlich undurchsichtig ist, wurde wie folgt verfahren: Die DB hat 1958 903,8 Millionen DM Anlagenabschreibungen (Erneuerungssoll) auf den Wiederbeschaffungswert von 36,841 Mrd. DM verrechnet. Darin sind 79,910 Millionen DM Gemeinkosten der Bau- und Maschinentechnischen Abteilung enthalten, so daß die eigentlichen Anlagenabschreibungen nur 823,952 Millionen DM betragen. Das ergibt einen durchschnittlichen Abschreibungssatz von 2,24 v. H. je Jahr *). Es wird unterstellt, daß im Umfange der jährlichen Anlagenabschreibungen jährlich auch Anlagengüter aus der Abschreibungsgrundlage ausscheiden und die Altabschreibungen sich daher jährlich um rd. 18,5 Millionen DM verringern. Dazu kommen weitere Anlagenabgänge von jährlich 9,1 Millionen DM wegen Einbeziehung der Oberbau-Unterhaltungsarbeiten in die Investitions- und Abschreibungsrechnung. Da vermutlich jedoch mehr Anlagengegenstände mit nur noch kurzer Restlebensdauer ausscheiden werden, als der Berechnung der Altabschreibungen zugrunde gelegt wurde, wird in der Betriebsvorkalkulation der Betrag, um den sich jährlich die Altabschreibungen verringern, nicht mit 27,6 Millionen DM, sondern mit 30,0 Millionen DM angesetzt.

Dagegen wurden die Abschreibungen auf die Neuzugänge gesondert errechnet, wobei bei den Reise- und Güterwagen nur noch eine Lebensdauer von 25 Jahren zugrunde gelegt wurde. Die Errechnung der neuen Anlagenabschreibungen ist als Anlage 1 diesem Berichtsteil beigefügt.

11. Die *Rentabilitätsverbesserungen,* die sich aus dem *4-Jahres-Investitionsplan* ergeben, sind entsprechend den oben bei den Abschreibungen gemachten Ausführungen mit den Beträgen in die Betriebsvorkalkulation übernommen worden, die sich ohne Berücksichtigung von Anlagenabschreibungen und Zinsen ergeben (Näheres vgl. Anlage 3 zu diesem Berichtsteil).

12. Die laufenden *Unterhaltungsaufwendungen* haben 1958 den Betrag von 1,786 Mrd. DM erreicht. Davon sind 277 Millionen DM abzusetzen, die praktisch Investitionen des Oberbaus betreffen. Der danach verbleibende Betrag von 1,509 Mrd. DM (Unterhaltungssoll) erscheint der *Kommission* zu hoch. Für die Vergangenheit lag ein erheblicher Nachholbedarf an Unterhaltungsarbeiten vor, der jedoch

*) Dieser niedrige Satz erklärt sich daraus, daß die Abschreibungen auf rd. 25,690 Mrd. DM Bahnanlagen mit Ausnahme des Oberbaus durchweg unter 2 v. H., zum Teil sogar nur bei 0,3 v. H. und 0,9 v. H. liegen, und daß die besonders verschleißgefährdeten Anlagenteile nicht abgeschrieben, sondern durch Unterhaltung erneuert werden.

überwiegend nicht aus dem Unterhaltungssoll, sondern zu Lasten einer besonderen Wertberichtigung bestritten wurde. Doch enthalten auch die laufenden Unterhaltungsaufwendungen infolge des schlechten Zustandes der Bahnanlagen noch bis zu einem gewissen Grade außerordentlichen Unterhaltungsaufwand. Für die Zukunft muß sich die Verbesserung des Zustands der Bahnanlagen und Fahrzeuge daher in einem geringeren Unterhaltungsaufwand auswirken. Die *Kommission* ist deshalb der Meinung, daß — unbeschadet der Senkung der Fahrzeugunterhaltungskosten und der Rationalisierung der Ausbesserungswerke — der Unterhaltungsaufwand jährlich um 2 v.H .des Wertes von 1958, also jährlich um rd. 30,0 Millionen DM, gesenkt werden muß. Sie hat, ohne diesen Betrag nach Personal- und Sachaufwendungen weiter zu unterteilen, diese Ersparnis, die bis Ende 1970 somit auf 300 Millionen DM ansteigen wird, in ihrer Vorkalkulation mit jährlich 30 Millionen DM berücksichtigt.

13. Von den *Sonderlasten der DB* wurde in Ziffer 4 bereits die Aufhebung eines Teils der sogenannten Sozialtarife berücksichtigt. Die übrigen Sonderlasten, die der DB nicht erstattet, sondern die aufgehoben werden sollen, belaufen sich auf rd. 28,4 Millionen DM*). Sie sind in der Betriebsvorkalkulation als Rentabilitätsverbesserung berücksichtigt worden. Dabei handelt es sich mit 22,0 Millionen DM um die Aufhebung landwirtschaftlicher Subventionstarife und mit 6,4 Millionen DM um die Erstattung der Mineralölsteuer. Dagegen sollen die als Sonderlasten anerkannten Einnahmeausfälle im Personenverkehr mit der Sowjetzone der DB nicht besonders erstattet, sondern bei der Festsetzung der Kapitalverzinsung berücksichtigt werden. Auch sind rd. 55,9 Millionen DM Sozialversicherungsbeiträge, die die DB infolge der Doppelversorgung der ins Beamtenverhältnis übernommenen Bundesbahnarbeiter besonders belasten, bei der in Aussicht genommenen Pensionsregelung berücksichtigt worden und müssen daher hier außer Ansatz bleiben.

*) vgl. hierzu Fußnote ***) Seite 259

14. Die *Zinsbelastung* wurde für die Neuinvestitionen auf Grund des Finanzierungsplans ermittelt. Er ist diesem Berichtsteil als Anlage 2 beigefügt. Als Durchschnittszinssatz sind der Zinsberechnung 5 v.H. je Jahr zugrunde gelegt. Dieser Durchschnittszinssatz trägt dem Umstand Rechnung, daß die Nettoverzinsung für langfristige Anleihen etwas über diesem Satz, die Verzinsung für mittelfristige Gelder aber darunter liegen wird.

Die Zinsbelastung wurde in der Weise errechnet, daß von den Investitionen des Investitionsplans zunächst die aus eigenen Mitteln aufzubringenden Beträge (Abschreibungen, Aufstockung der Pensionsrückstellung und Eigenkapitalerhöhung) abgesetzt wurden. Es ergibt sich sodann der jährliche Kapitalbedarf als Differenz zwischen Investitionsvolumen und Eigenfinanzierung. Dazu kommt die Neuverschuldung aus dem Vorjahr. Von diesem Betrag wird der Betriebsgewinn abzüglich des Betrages der daraus zu bezahlenden Altpensionen abgesetzt, so daß sich als Saldo die Zunahme der verzinsbaren Fremdschuld ergibt. Darauf wurden 5 v.H. je Jahr an Zinsen gerechnet, diese der Fremdverschuldung zugeschlagen (da oben der noch nicht um die Zinsen gekürzte Betriebsgewinn berücksichtigt wurde) und die sich danach ergebende Neuverschuldung (Schuldenvortrag) auf das neue Jahr vorgetragen. In der letzten Zeile der Anlage 3 ist die auf das einzelne Jahr entfallende Neuverschuldung festgehalten

15. Die Betriebsvorkalkulation für die Jahre 1961 bis 1966 zeigt nunmehr folgendes Bild:

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
	Millionen DM					
1. Berichtigtes Bilanzergebnis lt. Wirtschaftsplan 1960	− 350,0					
./. darin enthaltene Versorgungsbezüge	+ 811,0					
	+ 461,0	+ 461,0	+ 461,0	+ 461,0	+ 461,0	+ 461,0
2. Mehrgewinn des Wagenladungsverkehrs	—	—	—	—	—	—
3. Mehrgewinn des Reisezugverkehrs	—	—	—	—	—	—
4. Anhebung der Berufsverkehrs- und Schülertarife	+ 167,3	+ 167,3	+ 167,3	+ 167,3	+ 167,3	+ 167,3
teilweise Aufhebung der sogenannten Sozialtarife*)	+ 67,0	+ 67,0	+ 67,0	+ 67,0	+ 67,0	+ 67,0
5. Einschränkung des Bezirkspersonenverkehrs	—	+ 100,0	+ 200,0	+ 250,0	+ 250,0	+ 250,0
6. Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des Stückgutverkehrs bei starker Tariferhöhung	+ 100,0	+ 170,0	+ 200,0	+ 200,0	+ 200,0	+ 200,0
7. Verbesserung der Rentabilität des Expreßgutverkehrs	+ 50,0	+ 85,0	+ 100,0	+ 100,0	+ 100,0	+ 100,0
8. a) Erhöhung der Personalkosten (Lohn- und Gehaltssteigerung)	− 103,1	− 207,5	− 312,6	− 419,0	− 527,9	− 639,8
b) Arbeitszeitverkürzung	—	− 44,6	− 44,6	− 44,6	− 91,3	− 91,3
9. Versorgungsbezüge						
Pensionsrückstellung für Anwartschaften (Pensionsfonds II)	− 324,4	− 335,0	− 339,1	− 351,3	− 363,8	− 376,2
Mehrrückstellung als Folge von Gehaltserhöhungen	− 21,8	− 42,8	− 62,3	− 81,0	− 97,5	− 112,5
10. Altabschreibungen	+ 30,0	+ 60,0	+ 90,0	+ 120,0	+ 150,0	+ 180,0
Abschreibungen auf Neuzugänge						
4-Jahres-Abschnitt	− 67,9	− 148,3	− 229,5	− 299,7	− 299,7	− 299,7
10-Jahres-Plan	—	—	—	—	− 100,0	− 200,0
Abschreibungen infolge vorzeitigen Ersatzes von Anlagen	− 1,1	− 2,2	− 3,3	− 4,4	− 4,4	− 4,4
11. Rentabilitätsverbesserungen						
Bauabteilung der Hauptverwaltung der DB	+ 7,9	+ 31,8	+ 67,2	+ 102,8	+ 130,6	+ 159,6
Maschinentechnische Abteilung der Hauptverwaltung der DB	+ 6,8	+ 67,1	+ 202,0	+ 336,4	+ 482,4	+ 482,2
12. Verminderung der Unterhaltungskosten	+ 30,0	+ 60,0	+ 90,0	+ 120,0	+ 150,0	+ 180,0
13. Aufhebung der politischen Sonderbelastungen**) ***)	+ 28,4	+ 28,4	+ 28,4	+ 28,4	+ 28,4	+ 28,4
Betriebsgewinn ohne Berücksichtigung der Zinsen	+ 430,1	+ 517,2	+ 681,5	+ 752,9	+ 702,1	+ 551,6
Zinsen	− 23,4	− 64,5	− 98,7	− 108,3	− 137,0	− 170,5
Betriebsgewinn nach Berücksichtigung der Zinsen	+ 406,7	+ 452,7	+ 582,8	+ 644,6	+ 565,1	+ 381,1
Baurücklage	—	60,0	210,0	280,0	220,0	60,0
Anteil an den Altpensionen (Pensionsfonds I)	405,5	390,0	370,0	360,0	340,0	320,0
Bilanzergebnis	+ 1,2	+ 2,7	+ 2,8	+ 4,6	+ 5,1	+ 1,1

*) Im III. Teil Abschnitt B Unterabschnitt II Ziffer 2 ist nur ein Betrag in Höhe von 161,1 Millionen DM errechnet worden; von einer nachträglichen Änderung des bereits fertigen Berichtsteils mußte aber abgesehen werden.

**) 22 Millionen DM landwirtschaftliche Subventionstarife (Minimum); 6,4 Millionen DM Ersatz der restlichen Mineralölsteuer. Noch nicht berücksichtigt sind 85 Millionen DM = 50 v. H. der Kosten der Vorhaltung und Bewachung schienengleicher Übergänge.

***) Der Betrag von 28,4 Millionen DM (22,0 Millionen DM landwirtschaftliche Subventionstarife + 6,4 Millionen DM Erstattung der Mineralölsteuer) sollte richtig 33,4 Millionen DM sein, und zwar 27,0 Millionen DM Erstattung aus Einnahmeausfällen im Personenverkehr mit der Sowjetzone + 6,4 Millionen DM Erstattung der Mineralölsteuer. Dieser Sachverhalt ist auf Seite 266 richtig dargestellt. Für die Betriebsvorkalkulation spielt er keine Rolle, weil die Subvention des Personenverkehrs mit der Sowjetzone rückläufig ist und sich inzwischen verringert haben muß.

16. *Zusammenfassend bemerkt die Kommission folgendes:*

a) Die Betriebsvorkalkulation sieht einen wachsenden Betriebsgewinn vor. Ab 1964 geht er wieder zurück, weil die Jahre 1964 und 1965 bereits mit den zusätzlichen Anlagenabschreibungen der weiteren, sehr hoch angesetzten Investitionen belastet sind, aber diesem Mehraufwand noch keine daraus herrührenden Rentabilitätsverbesserungen gegenüberstehen. Da auf Anraten der *Kommission* die Investitionen mit den höheren Rentabilitätschancen vorgezogen worden sind, werden die weiteren Investitionen des 10-Jahres-Plans nicht mehr die gleichen Rentabilitätsverbesserungen bringen wie die ersten 4 bzw. 6 Jahre aus dem 4-Jahres-Abschnitt. Infolgedessen wird im zweiten Abschnitt des 10-Jahres-Investitionsplans auch der Selbstfinanzierungsanteil der DB zurückgehen, wenn er nicht aus Ersparnissen, die auf organisatorischen Maßnahmen beruhen, gespeist werden kann. Aus dieser Sachlage ergibt sich, daß *die mit Sicherheit zu erwartenden Mehraufwendungen an Personalkosten und Versorgungsbezügen sowie aus weiteren Arbeitszeitverkürzungen nur dann erwirtschaftet werden können, wenn durch organisatorische Maßnahmen einschneidender Art die Rentabilität der DB weiterhin verbessert wird.*

b) In der Betriebsvorkalkulation ist der *Selbstfinanzierungsanteil der DB,* soweit er nicht auf der Aufstockung der Pensionsrückstellung beruht, durch Dotierung einer Baurücklage berücksichtigt, so daß die DB nach Absetzung des sie treffenden Anteils an den Altpensionen (Pensionsfonds I) mit einem geringfügigen Gewinn abschließen wird. Sollte sich beim Übergang zur Abschreibungsrechnung unter Umständen herausstellen, daß die Anlagenabschreibungen auf die bisherigen Aktiven der DB zu knapp bemessen sind — diese Möglichkeit besteht insbesondere hinsichtlich der Abschreibungen auf das rollende Material —, so würden sich durch eine Erhöhung der Anlagenabschreibungen zwar der Betriebsgewinn und die Baurücklage vermindern, der aus eigenen finanziellen Mitteln für die Durchführung des Investitionsprogrammes zur Verfügung stehende Betrag bliebe — da nur Baurücklagen durch verdiente Anlagenabschreibungen ersetzt würden — davon jedoch unberührt, so daß auch Fremdverschuldung und Zinsbelastung dadurch nicht verändert werden würden.

c) In der Betriebsvorkalkulation wurden *keine Altpensionen berücksichtigt.* Aus dem *Gewinn* ist nach den Vorschlägen der *Kommission* die Hälfte der Altpensionen aufzubringen. Da zur Bestreitung der Altpensionen keine Rückstellung gebildet worden ist, so stellt die Aufbringung der Altpensionen wirtschaftlich die Verzinsung eines Teils des Eigenkapitals der DB dar.

d) Der nach der Betriebsvorkalkulation von der DB voraussichtlich erwirtschaftete *Betriebsgewinn* erreicht nur 29 v. H. bis 45 v. H. des Gewinns von 1,413 Mrd. DM, den ein gewerbliches Unternehmen gleicher Größe (Kapital 10,3 Mrd. DM) unter Berücksichtigung von Gewinnsteuern — welche die DB nicht zu entrichten hat — bei einer 6 %igen Dividende aufzubringen hätte, wenn es außerdem 50 v. H. des ausgeschütteten Gewinns als versteuerte Reserve für die Finanzierung der weiteren Betriebsentwicklung einbehalten würde.

Wenn die DB nämlich ein *privatwirtschaftliches Unternehmen* wäre, so würde von ihr erwartet, daß sie zum mindesten das in ihr investierte Kapital mit 6 v. H. verzinst — bei besser fundierten, d. h. mit stillen Reserven arbeitenden Unternehmungen sind 12 v. H. je Jahr üblich — und etwa 50 v. H. des ausgeschütteten Gewinns für die Weiterentwicklung ihres Betriebs zurückbehält. Dabei müßte ein privates Unternehmen vorweg 13 v. H. Gewerbeertragsteuer auf den Gesamtgewinn, ferner auf den ausgeschütteten Gewinn 15 v. H. Körperschaftsteuer und auf den nicht ausgeschütteten Gewinn 51 v. H. Körperschaftsteuer bezahlen. Da die Körperschaftsteuer auf den ausgeschütteten Gewinn dem nicht ausgeschütteten Gewinn, der mit 51 v. H. zu versteuern ist, entnommen werden muß, beträgt die Körperschaftsteuer auf den entnommenen Gewinn in Wirklichkeit 23,44 v. H. Nachstehend wird dargestellt, welche Beträge die DB somit erwirtschaften müßte, wenn sie als rentables Wirtschaftsunternehmen geführt würde.

	6 %ige Verzinsung von 10,3 Mrd. DM Kapital Millionen DM
Ausgeschütteter Gewinn	618,0
darauf entfallende Körperschaftsteuer	144,8
nicht ausgeschütteter Gewinn .	309,0
darauf entfallende Körperschaftsteuer	157,6
	1 229,4
+ Gewerbeertragsteuer . . .	183,7
Bruttogewinn	1 413,1

Unterstellt man, daß der DB 50 v. H. der Kosten für die Bewachung und Vorhaltung schienengleicher Wegübergänge in Höhe von 85 Millionen DM abgenommen werden, so müßte zum Ausgleich der höheren Subventionierung der Binnenschiffahrt auf insgesamt 184,6 Millionen DM Erträge verzichtet werden. Der maximale Betriebsgewinn nach Verzinsung des Fremdkapitals erreicht nach der Betriebsvorkalkulation 1964 644,6 Millionen DM und damit erst rd. 53 v. H. des Solls von 1228,5 Millionen DM (1413,1 Millionen DM abzüglich 184,6 Millionen DM). Müßten unter *den gleichen Voraussetzungen* die Mehrsubventionen gegenüber dem Schwerlastwagen ebenfalls durch Verzicht auf eine angemessene Verzinsung des Eigenkapitals der DB

ausgeglichen werden, bis sie mindestens 699 Millionen DM betragen — wahrscheinlich ist die Mehrsubvention aber noch höher —, so würde das Zinssoll nur 714,1 Millionen DM betragen (1413,1 Millionen DM abzüglich 699 Millionen DM). Der nach der Vorkalkulation zu erwirtschaftende Ertrag würde auch in diesem Fall noch unter der vollen Verzinsung des zinspflichtigen Kapitals bleiben. *Infolgedessen betrachtet die Kommission die geforderte und vorkalkulierte Rentabilitätsverbesserung als unabdingbar.*

e) Demgegenüber betragen nach dem Wirtschaftsplan 1959 die gesamten Einnahmen rd. 6900 Millionen DM und die Aufwendungen 7350 Millionen DM. Das ergibt statt eines Gewinns einen Verlust von 450 Millionen DM. Für 1960 wird ein Verlust von noch 350 Millionen DM erwartet. Die Gegenüberstellung dieser Zahlen zu dem Bruttogewinn, der einer 6 %igen Verzinsung eines normalen Wirtschaftsbetriebs gleicher Größenordnung entsprechen würde, zeigt, wie weit die DB trotz der oben erwähnten finanziellen Hilfen noch von einem wirklich rentablen Betrieb entfernt ist.

Die erwartete Verbesserung des Betriebsergebnisses nach Verzinsung des Fremdkapitals beruht (1966)

	Millionen DM
auf Tarifverbesserungen von	534,3
auf Einsparungen von	430,0
auf Investitionen nach Absetzung der Mehrabschreibungen und Mehrzinsen von	347,2
auf der Beseitigung politischer Lasten*) von	28,6
auf der Entlastung der Betriebsrechnung von Altpensionen von	811,0
Übertrag	2 151,1

*) Noch nicht berücksichtigt sind 85 Millionen DM = 50 v. H. der Kosten für bewachte Bahnübergänge.

		Millionen DM
Übertrag		2 151,1
Davon sind abzusetzen		
Pensionsrückstellungen auf Anwartschaften	488,7	
Lohn- und Gehaltserhöhungen	639,8	
Arbeitszeitverkürzungen . .	91,3	
Mehrabschreibungen auf Investitionen 1965/66	200,0	./. 1 419,8
		+ 731,3
Betriebsverlust 1960 . . ./.	350,0	
Betriebsgewinn 1966 . +	381,3	
wie oben	731,3	

f) In die Betriebsvorkalkulation sind *außerordentliche Erträge und außerordentliche Aufwendungen* bei der Ermittlung des Bilanzgewinns nicht miteinbezogen worden; erfahrungsgemäß fallen jedoch immer Aufwendungen außerordentlicher Art in gewissem Umfange an. Außerdem wurde unterstellt, daß die Investitionspläne der DB so rechtzeitig genehmigt werden, daß sie auch in dem vorgesehenen Zeitraum begonnen und durchgeführt werden und sich rentabilitätsmäßig auswirken. *Die Betriebsvorkalkulation stellt also eine optimale Lösung dar, die voraussichtlich nicht voll erreicht werden wird.* Da sich die Beanspruchung des *Kapitalmarkts* jedoch in vertretbaren Grenzen halten wird, besteht im Falle einer Verschlechterung des Betriebsergebnisses gegenüber den vorkalkulierten Werten und damit einer Verringerung des Selbstfinanzierungsanteils der DB noch immer die Möglichkeit einer verstärkten Inanspruchnahme des Kapitalmarkts. Dieser Ausweg ist jedoch begrenzt. *Sollte die DB durch Tariferhöhungen, Einschränkungen des Bezirkspersonenverkehrs und andere Kosteneinsparungen nicht in die Lage versetzt werden, durch Bildung einer Baurücklage einen Teil der erforderlichen Investitionen selbst zu finanzieren, so müßte der Finanzierungsmangel durch Darlehen des Bundes ersetzt werden; denn der von der Kommission für notwendig erachtete Investitionsbedarf ist ebenso unausweichlich wie unaufschiebbar. Eine Sanierung der DB ist nicht möglich ohne Tariferhöhungen, Einsparungen und Durchführung des Investitionsprogramms.*

Anlage 1
(zum IX. Teil Abschnitt B)

Investitionsplan

	1. Investitionen					Abschreibungssatz v. H.	2. Abschreibungen			
	1961	1962	1963	1964	Insgesamt		1961	1962	1963	1964
	in Millionen DM						in Millionen DM			
Bauabteilung										
Oberbau	750	750	750	750	3 000	3,45	25,875	51,750	77,625	103,500
Brücken	105	105	105	105	420	1,2	1,260	2,520	3,780	5,040
Signalanlagen	60	60	80	80	280	2,0	1,200	2,400	4,000	5,600
Fernmeldeanlagen . .	25	25	25	25	100	2,0	0,500	1,000	1,500	2,000
Tunnel	10	10	5	—	25	0,7	0,070	0,140	0,175	0,175
Bahnübergänge										
Signalanlagen . . .	35	30	30	30	125	2,3	0,805	1,495	2,185	2,875
Straßenunter- und -überführungen . .	40	35	35	3	145	1,2	0,480	0,900	1,320	1,470
Personenverkehrsanlage	40	40	40	40	160	1,04*)	0,416	0,832	1,248	1,664
Güterverkehrsanlage .	25	25	25	25	100	1,45*)	0,362	0,725	1,087	1,450
Fahrzeugbehandlungsanlage	20	20	20	20	80	1,0 *)	0,200	0,400	0,600	0,800
Werkstätten, Bauteil .	15	15	15	15	60	0,9 *)	0,135	0,270	0,405	0,540
Geschäftsgebäude . .	10	10	10	10	40	1,1 *)	0,110	0,220	0,330	0,440
Wohnungen	3,7	3,8	3,7	3,8	15	1,35*)	0,050	0,101	0,151	0,202
Ausbau von Strecken und Knoten	125	125	125	125	500	1,6 *)	2,000	4,000	6,000	8,000
Übrige bauliche Anlagen der Bahnhöfe . .	30	30	30	30	120	1,0 *)	0,300	0,600	0,900	1,200
Übrige bauliche Anlagen auf freier Strecke .	10	10	10	—	30	1,0	0,100	0,100	0,100	0,100
	1303,7	1293,8	1308,7	1293,8	5200		33,863	67,453	101,406	135,056
Maschinentechnische Abteilung										
Maschinen und maschinelle Anlagen	56,0	56,0	56,0	56,0	224,0	8	4,480	8,960	13,440	17,920
Starkstromanlagen für Licht und Starkstrom .	22,5	22,5	22,5	22,5	90,0	3	0,675	1,350	2,025	2,700
Elektrische Zugförderung	170,0	577,0	642,0	328,0	1 717,0	***)	4,221	18,403	34,189	42,210
Verdieselung	328,0	403,0	392,0	388,0	1 511,0	***)	8,033	17,917	27,542	37,019
Güterwagen	157,5	220,2	200,0	159,5	737,2	4	6,300**)	15,108**)	23,108**)	29,488**)
Reisezugwagen . . .	178,8	138,2	138,2	107,6	562,8	4	7,152	12,680	18,208	22,512
Schiffe	2,5	2,5	2,5	2,5	10,0	4	0,100	0,200	0,300	0,400
Geräte und Werkzeuge	38,8	38,7	38,8	38,7	155,0	8	3,104	6,200	9,304	12,400
	954,1	1 458,1	1 492,0	1 102,8	5 007,0		34,065	80,818	128,116	164,649
	2 257,8	2 751,9	2 800,7	2 396,6	10 207,0		67,928	148,271	229,522	299,705

*) auf Grund der Abschreibung des 10-Jahres-Plans (aufgerundet)
**) bei Bruttorentabilitätsberechnung des Investitionsplans nur 2,76 v. H. Abschreibung berücksichtigt, daher dort weniger in Millionen DM 1,953 bzw. 2,730 bzw. 2,480 bzw. 1,978 je Jahr
***) anteilig aufgeteilt

Anlage 2
(zum IX. Teil Abschnitt B)

Geldbedarf

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
	in Millionen DM					
Investitionen laut Investitionsplan	2 257,8	2 751,9	2 800,7	2 396,6	2 800,0	2 800,0
Deckungsmittel						
Altabschreibungen*)	1 180,5	1 150,5	1 120,5	1 090,5	1 060,5	1 030,5
Neuabschreibungen	67,9	148,3	229,5	299,7	399,7	499,7
Pensionsrückstellung (Aufstockungsbetrag)	317,8	326,3	320,1	318,9	313,5	304,7
Kapitalerhöhung	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Eigenfinanzierung	1 766,2	1 825,1	1 870,1	1 909,1	1 973,7	2 034,9
Kapitalbedarf	491,6	926,8	930,6	487,5	826,3	765,1
Schuldenvortrag	—	490,4	1 354,5	2 072,3	2 275,2	2 876,4
Insgesamt	491,6	1 417,2	2 285,1	2 559,8	3 101,5	3 641,5
./. Betriebsgewinn vor Verzinsung der Neuverschuldung, aber nach Abzug der von der DB aufzubringenden Altpensionen	24,6	127,2	311,5	392,9	362,1	231,8
Zunahme der verzinsbaren Fremdschuld	467,0	1 290,0	1 973,6	2 166,9	2 739,4	3 409,7
+ Zinsen auf Neuverschuldung	23,4	64,5	98,7	108,3	137,0	170,5
Schuldenvortrag	490,4	1 354,5	2 072,3	2 275,2	2 876,4	3 580,2
Neuverschuldung im Jahr	+ 490,4	+ 864,1	+ 717,8	+ 202,9	+ 601,2	+ 703,8

*) 903,5 Millionen DM zuzüglich 277 Millionen DM Oberbauerneuerung

Anlage 3
(zum IX. Teil Abschnitt B)

Rentabilitätsverbesserung der Investitionspolitik

	1961	1962	1963	1964	1965	1966
	in Millionen DM					
Bauabteilung	6,0	24,0	51,0	78,0	99,0	121,0
Anteilige Anlagenabschreibungen	1,9	7,8	16,2	24,8	31,6	38,6
	7,9	31,8	67,2	102,8	130,6	159,6
Maschinentechnische Abteilung	5,4	53,2	160,2	266,8	382,4	382,2
Abschreibung der elektrischen Zugförderung, Verdieselung, Güterwagen und Schiffe	1,4	13,9	41,8	69,6	100,0	100,0
	6,8	67,1	202,0	336,4	482,4	482,4
	14,7	98,9	269,2	439,2	613,0	642,0

C. Vorschläge für die künftige Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen Bund und DB

1. Die *Kommission* hält für eine nachhaltige Gesundung der finanziellen Verhältnisse der DB folgende Leistungen des Bundes für erforderlich:

(1) Einmalige Leistungen

a) Aufstockung des Kapitals der DB in Höhe von 2 Mrd. DM, zahlbar in 10 jährlichen Raten von 200 Millionen DM. Dies ist notwendig, um eigene Mittel und Fremdmittel bei der weiteren Verschuldung der DB in einem angemessenen Verhältnis zu halten. Damit sind auch die bereits beseitigten *) und die im Rahmen des 10-Jahres-Investitionsplans noch zu beseitigenden Kriegsschäden (725 Millionen DM) abgegolten. Außerdem schlägt die *Kommission* vor, die gesamten Bundesdarlehen in haftendes Kapital umzuwandeln.

b) Freistellung der DB von einer Zahlung an den Bund für die Beteiligung der Reichsbahn an dem Erlös der Young-Anleihe in Höhe von 148,5 Millionen DM; den Gegenwert hatte die Reichsbahn bereits 1941 unter einer gewissen Revisionsklausel an das Reich zurückbezahlt.

c) Da bei der Beseitigung schienengleicher Übergänge künftig das Veranlassungsprinzip mit Vorteilsausgleich gelten soll, wird deren Finanzierung überwiegend der öffentlichen Hand zur Last fallen. Außerdem sollen die Baulastträger zu Lasten ihrer Straßenhaushalte einen jährlichen Zuschuß zu den Kosten der Bewachung und Vorhaltung schienengleicher Wegübergänge übernehmen. Der Bund würde hieran jedoch nur zu einem Teil beteiligt sein.

(2) Fortdauernde Leistungen

d) Gewährung eines Zuschusses zu den Versorgungsleistungen der DB aus den bestehenden Anwartschaften (Pensionsfonds II) nach den gleichen Grundsätzen, nach denen der Bund Zuschüsse an die Sozialversicherungen gewährt. Das bedeutet für den Bund eine Belastung von 8,1 Millionen DM im ersten Jahr. Dieser Betrag wird sich allmählich erhöhen bis zu einem Betrag von jährlich schätzungsweise 150 Millionen DM.

e) Beteiligung des Bundes an den bestehenden Pensionslasten der heute vorhandenen Versorgungsempfänger (Pensionsfonds I) auf Grund der im II. Teil Abschnitt C durchgeführten versicherungsmathematischen Berechnung. Diesem Vorschlag liegt die Erwägung zugrunde, daß der DB bei ihrer Errichtung nicht die Möglichkeit gegeben worden ist, für diese Beamten eine Pensionsrückstellung zu bilden. Diese Lösung ist auch im Hinblick darauf gerechtfertigt, daß die Versorgungslasten der DB infolge der Personalpolitik während des zweiten Weltkrieges und der Belastung durch die Doppelversorgung der ins Beamtenverhältnis übernommenen Arbeiter überhöht sind und der Bund zu den Pensionslasten der DB keinen Zuschuß wie zu den Renten der Sozialversicherung gewährt. Nach dem Vorschlag der *Kommission* soll der Bund praktisch die Hälfte der Altpensionen von insgesamt 811 Millionen DM übernehmen. Die Belastung des Bundes von anfänglich 405,5 Millionen DM wird auf Grund der Sterbe-Berechnungen etwa bis zum Jahre 2014 auf Null absinken. Dafür entfällt die Finanzhilfe des Bundes in Gestalt von Haushaltsdarlehen in der Größenordnung von bisher jährlich 500 Millionen DM.

f) Erlaß der Mineralölsteuer im Schienenverkehr im Hinblick darauf, daß diese Steuer als Abgeltung der Wegekosten der Straße gilt.

Dagegen kann sich die *Kommission* wegen der voraussichtlichen Rückwirkungen auf die Wettbewerbslage gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr nicht zu der Empfehlung entschließen, der DB, wie dies bei der Binnenschiffahrt geschieht, auch den Mineralölzoll zu erstatten. Der Verzicht auf eine Mineralölsteuer im Schienenverkehr stellt eine Mehrbelastung des Bundeshaushalts von zur Zeit 6,4 Millionen DM dar. Die Befreiung von der Mineralölsteuer gewinnt aber mit der weiteren Verdieselung der DB wachsend an Bedeutung.

2. Gegenüber dem ursprünglichen Wirtschaftsplan der DB für 1959 ergibt die vorgeschlagene Neuregelung folgendes Bild:

	1959	künftig
	Millionen DM	
a) Übernahme der Versorgungsbezüge der Verdrängten, Westberliner Eisenbahner und Kriegsopfer	295,0	295,0 °)
b) Zuschuß zu den Versorgungslasten der DB aus den bestehenden Anwartschaften (Pensionsfonds II)	—	8,1
c) Übernahme der Hälfte der bisherigen Versorgungsbezüge	—	405,5
d) Erlaß der Mineralölsteuer im Schienenverkehr	—	6,4
e) Bundesmittel		
Verkehrsfinanzgesetz	145,0	—
Liquiditätshilfe	134,0	—
Darlehen nach § 4 Abs. 2 BbG	260,0	—
f) Einzahlung auf Kapitalerhöhung von 2 Mrd. DM	—	200,0
	834,0	915,0

°) dieser Betrag sinkt; zur Zeit etwa 275 Millionen DM

*) in Höhe von 2182,6 Millionen DM beseitigt; davon durch Darlehen des Bundes 1494,4 Millionen DM de facto vom Bund finanziert (Näheres s. II. Teil Abschnitt B)

Unter Berücksichtigung der jährlichen Kapitaleinzahlung von 200 Millionen DM würde sich danach die Haushaltsbelastung des Bundes gegenüber der derzeitigen Lage um rd. 81,0 Millionen DM erhöhen. Läßt man die Kapitaleinzahlung außer Betracht, so ermäßigt sich die Haushaltsbelastung des Bundes gegenüber 1959 um rd. 119 Millionen DM, wobei die bisher gewährten Haushaltsdarlehen in laufende Lasten umgewandelt werden würden. Deren Darlehenscharakter ist jedoch zum großen Teil fiktiver Natur, da ein erheblicher Teil davon von Zeit zu Zeit in verlorene Zuschüsse (Verlustübernahme) umgewandelt werden mußte.

3. Darüber hinaus soll die DB von folgenden Sonderlasten befreit werden:

	Millionen DM
a) Aufhebung landwirtschaftlicher Subventionstarife (Mindestbetrag)	22,0
b) Erstattung der Einnahmeausfälle im Personenverkehr mit der Sowjetzone	27,0
c) Aufhebung eines Teils der sogenannten Sozialtarife (Belastung 79 Millionen DM) Verbesserung	67,0
d) Übernahme von 50 v. H. der Kosten der Bewachung und Vorhaltung schienengleicher Wegübergänge durch die Straßenbaulastträger. (Dieser Betrag würde nur zu einem Teil dem Bund zufallen.)	85,0
	201,0

Die Beträge zu a) und c) sollen nach Auffassung der *Kommission* jedoch nicht auf den Bundeshaushalt übernommen werden; die Subventionstarife sollen vielmehr aufgehoben werden. Weiterhin sehen die Vorschläge der *Kommission* vor, die Tarife des Berufs- und Schülerverkehrs anzuheben und den Expreßgut- und Stückguttarif schrittweise etwa auf das Niveau kostendeckender Tarife zu bringen.

Der Betrag zu b) ist nicht ausdrücklich in die vorangegangene Übersicht eingestellt worden, weil er vermutlich weiter absinkt. Der Betrag des Bundes zu den Kosten der schienengleichen Übergänge d) bedarf noch der genauen Ermittlung.

4. Die Ungleichheit der Startbedingungen gegenüber der Binnenschiffahrt und dem Güternah- und -fernverkehr soll nur in der Weise berücksichtigt werden, daß die DB in ihren Kalkulationen einen Teil ihres Eigenkapitals in Höhe von 2,7 bis 7,4 Mrd. DM nicht zu verzinsen braucht, je nachdem nur Mehrsubventionen gegenüber der Binnenschiffahrt oder die zur Zeit sehr viel höheren Subventionen gegenüber dem Schwerlastwagen ausgeglichen werden müssen (vgl. II. Teil Abschnitt F). Im übrigen soll die DB gehalten sein, das ihr gewidmete Kapital zu verzinsen. Einen Teilbetrag dieser Verzinsungspflicht erfüllt die DB dadurch, daß sie die Bedienung von etwa 50 v. H. der Versorgungsbezüge der Altpensionäre aus dem von ihr erwirtschafteten Gewinn vornimmt.

Der Bund übernimmt mit der Hälfte der Altpensionen eine Belastung von zunächst rd. 400 Millionen DM, die bis zum Jahr 2014 endgültig auslaufen wird. Dasselbe gilt für die bereits vom Bund übernommenen Versorgungsbezüge der Verdrängten, Westberliner Eisenbahner und der Kriegsopfer. Auf der anderen Seite wird der 25 %ige Zuschuß zu den künftigen Pensionen aus den bestehenden Anwartschaften voraussichtlich nur bis zu jährlich 150 Millionen DM zuzüglich der auf eine allgemeine Anhebung des Gehalts- und Pensionsniveaus zu erwartenden Steigerungsbeträge erhöht werden. Die geringe Zunahme beruht darauf, daß der Bestand der Pensionäre infolge der früheren Personalpolitik nicht nur übersetzt, sondern auch überaltert ist und daß die in Zukunft einzuschränkende Doppelversorgung in der Vergangenheit zu besonders hohen Lasten geführt hat.

Läßt man die vorgesehene Kapitalerhöhung der DB von 2 Mrd. DM außer Betracht, da dieser Beitrag des Bundes der Vornahme von Investitionen, insbesondere auch der Beseitigung der restlichen Kriegsschäden dient, so werden sich nach den Vorschlägen der *Kommission* diese Zuschüsse des Bundes zu den laufenden Aufwendungen der DB zunächst auf 715 Millionen DM belaufen.

5. Diese unausweichlichen finanziellen Anforderungen an den Bund halten sich, wenn man die *Verhältnisse in anderen* Ländern betrachtet, in einem angemessenen Rahmen. Dies zeigt nachstehende Übersicht über die Zuwendungen des Staates an einige europäische Eisenbahnen (Umrechnung in DM zum offiziellen Wechselkurs).

Dabei ist u. a. zu berücksichtigen,

— daß die gesetzliche Situation der Eisenbahnen in anderen Ländern und bei der Deutschen Bundesbahn in vieler Hinsicht verschieden ist, so daß sich bereits aus diesem Grunde die finanziellen Verpflichtungen des Staates und damit die der Eisenbahnen unterscheiden (so brauchen z. B. die Niederländischen Staatsbahnen für die Altersversorgung ihres Personals nur einen Beitrag von 18 v. H. der Gehälter an die gesetzlich errichtete, selbständige Pensionskasse zu zahlen, die im übrigen Zuschüsse vom Staat erhält),

— daß außer den nachstehend angeführten *endgültig* gewährten Leistungen die Eisenbahnverwaltungen in unterschiedlichem Umfang auch noch Investitionskredite vom Staat erhalten.

Land (Verwaltung)	1956	1957	1958
	(in Millionen DM; umgerechnet nach den jeweiligen offiziellen Wechselkursen)		
1. **Belgien (SNCB)**			
a) Abgeltung für Subventionstarife Personenverkehr	62,7	71,8	82,7
b) Abgeltung für Subventionstarife Güterverkehr .	21,3	22,3	22,1
c) Abgeltung für Personallasten	1,1	1,0	1,0
d) Abgeltung für Pensionslasten	80,1	83,2	87,2
e) Abgeltung für Soziallasten	18,6	19,6	17,6
f) Abgeltung für finanzielle Lasten	11,1	11,9	15,5
g) Verlustabdeckung	22,8	81,4	223,7
Zusammen . . .	217,7	291,2	449,8
2. **Dänemark (DS)**			
Verlustabdeckung	47,8	57,6	58,2
3. **Frankreich (SNCF)**			
a) Abgeltung für Subventionstarife Personenverkehr	333,0	373,0	469,0
b) Abgeltung für Subventionstarife Güterverkehr .	187,6	336,9	242,3
c) Abgeltung für sonstige Einnahmenausfälle . . .	—	0,4	2,9
d) Abgeltung für Personallasten	95,2	121,1	81,9
e) Abgeltung für Pensionslasten	352,2	380,8	349,0
f) Abgeltung für Unterhaltung und Erneuerung des Schienenwegs sowie schienengleiche Kreuzungen	644,3	684,0	598,0
g) Abgeltung für Unterhaltung strategischer Bahnstrecken	12,5	20,7	12,6
h) Verlustabdeckung	712,9	262,3	299,9
i) Kriegsschädenbeseitigung (Beitrag des Staates) .	111,4	84,1	75,0
Zusammen . . .	2 449,1	2 263,3	2 130,6
4. **Italien (FS)**			
a) Abgeltung für Einnahmenausfälle	—	—	270,8
b) Abgeltung für Pensionslasten	67,7	67,7	67,7
c) Abgeltung für finanzielle Lasten	8,4	8,4	8,4
d) Verlustabdeckung	507,9	641,1	377,0
Zusammen . . .	584,0	717,2	723,9
5. **Luxemburg (SNCL)**			
a) Abgeltung für Sozialtarife	0,5	0,6	0,7
b) Abgeltung für Pensionslasten	2,5	3,1	3,4
c) Abgeltung für schienengleiche Kreuzungen . . .	0,8	1,9	—
d) Abgeltung für Personallasten	—	—	2,7
e) Verlustabdeckung	0,2	2,0	7,1
Zusammen . . .	4,0	7,6	13,9
6. **Norwegen (NSB)**			
Verlustabdeckung	57,5	66,1	97,9
7. **Österreich (ÖBB)**			
Verlustabdeckung	216,9	273,6	345,8
8. **Portugal (CFP)**			
Verlustabdeckung	20,4	21,0	34,9
9. **Schweden (SJ)**			
a) Abgeltung für Einnahmenausfälle	—	—	40,5
b) Abgeltung für Nebenbahnen	—	33,2	27,5
Zusammen . . .	—	33,2	68,0
10. **Spanien (RENFE)**			
Verlustabdeckung	158,9	139,7	131,3

Quellen
Mitteilungen der CEMT (Europäische Konferenz der Verkehrsminister) an die Regierungen
Geschäftsberichte (SNCF)

Aufschlußreich ist ferner nachstehende Aufschlüsselung des Zuschusses, der für die *Belgischen Staatsbahnen* (SNCB) im belgischen Staatshaushalt 1959 eingesetzt ist:

	in Millionen DM
1. 85 v. H. des Ausfalls der Arbeiter- und Berufszeitkarten	117,850
2. Tarifermäßigungen im Personenverkehr	16,500
3. 85 v. H. des Ausfalls der Schülerzeitkarten	12,600
4. über das normale Maß hinausgehende Pensionszahlungen .	108,900
5. Pensionserhöhungen für ehemalige Frontkämpfer	18,420
6. 50 v. H. Zuschuß für Wegekreuzungen	9,240
7. Zinsen für Elektrifizierungen .	14,730
	298,240

Im übrigen wird auf die jüngsten gesetzgeberischen Regelungen in Italien und in der Schweiz verwiesen.

a) **Italien** (Gesetz vom 29. Januar 1957)

Rückerstattung der Kosten für freie Beförderung sowie des Unterschiedsbetrags zwischen den herabgesetzten und den vollen Tarifen, wenn die Herabsetzung aus politischen oder sozialen Gründen vorgenommen wurde, die mit der kommerziellen Geschäftsführung des Unternehmens nichts zu tun hat.

Ebenso sieht das Gesetz die Rückerstattung von Verlustbeträgen auf Strecken vor, auf denen nur wenig Verkehr herrscht, die aber aus gleichen Gründen in Betrieb gehalten werden müssen.

b) **Schweiz** (Gesetz vom 20. Dezember 1957)

Entschädigung der Schweizer öffentlichen Eisenbahnen für ihre Dienste an der allgemeinen Wirtschaft sowie für die betriebsfremden Lasten, sofern diese Dienste und Lasten den Eisenbahnen durch Gesetz oder durch Konzessionen oder auf andere Weise auferlegt werden. Es ist der Grundsatz festgelegt, daß besondere Dienste, die dem Bund, den Kantonen, den Gemeinden oder anderen öffentlichen Stellen von den Eisenbahnunternehmen geleistet werden, die letzteren zu einer Entschädigung berechtigen, die sich nach den allgemein geltenden kommerziellen Grundsätzen richtet.

Der Bund ist insbesondere für die Kosten aller Maßnahmen verantwortlich, die es erforderlich machen, daß die Eisenbahnanlagen, die Fahrzeuge und das rollende Material zur Befriedigung der wirtschaftlichen Bedürfnisse des Landes und der Bedürfnisse der nationalen Verteidigung ausreichen.

6. Die Feststellungen der *Kommission* haben zu dem Ergebnis geführt, daß der Bundeshaushalt in nächster Zukunft hinsichtlich der DB nicht entlastet werden kann. Der grundlegende Unterschied ist jedoch der, daß die Mittel bisher in ein unkonsolidiertes Unternehmen geflossen sind, während in Zukunft die Hilfe des Bundes einem Unternehmen gewährt wird, das sich im Zustand einer wachsenden Gesundung befinden wird, wenn man den Vorschlägen der *Kommission* folgt.

Schlußbemerkung der Kommission zum Gesamtbericht

Bereits in ihren einleitenden Ausführungen hat die *Kommission* ihren Auftrag dahin umrissen, die tatsächliche Lage der DB, insbesondere ihre Verlustquellen, klar und eindeutig festzustellen und daraus sachlich fundierte Empfehlungen allein aus dem Gesichtspunkt wirtschaftlicher Zweckmäßigkeit zu erarbeiten. Sie war sich dabei bewußt, daß ihre Empfehlungen sich nicht auf nur theoretisch mögliche Lösungen beschränken durften, deren politische und ökonomische Verwirklichung als unreal erscheinen könnte.

Die *Kommission* bestätigt abschließend ihre mehrfach im Bericht dargelegte Auffassung, daß sie es als wichtigste Voraussetzung für die wirksame Durchführung ihrer Vorschläge zur Gesundung der DB für notwendig hält, die DB nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen und sie in die Wettbewerbsordnung der sozialen Marktwirtschaft einzugliedern. Sie ist der Meinung, daß diese Entwicklung, die sich in den letzten Jahren im Inland und besonders auch im Ausland angebahnt hat, nicht aufgehalten werden sollte, und spricht sich dafür aus, sie sowohl für den Bereich der deutschen Verkehrspolitik als auch im internationalen Rahmen nachdrücklich zu fördern. Damit würde auch die Möglichkeit eröffnet, von seiten des Verkehrs für die Verwirklichung des EWG-Vertrags und der ihm zugrunde liegenden Ziele einen wichtigen Beitrag zu leisten.

Die *Kommission* redet damit keineswegs einem zügellosen, ungeordneten Wettbewerb das Wort. Sie ist sich darüber klar, daß für die Verkehrswirtschaft als Mittler zwischen Produktion, Handel und Konsum die gleichen Ordnungselemente im Wettbewerb gelten müssen, welche aus Gründen der sozialen Verpflichtung der Marktwirtschaft zum Schutze der Verbraucher, d. h. vor allem der Verkehrsnutzer, wie auch zur Herstellung und Aufrechterhaltung eines funktionsfähigen Wettbewerbs für die übrige Wirtschaft maßgebend sind. Sie ist daher der Auffassung, daß die noch bestehenden Ungleichheiten der Wettbewerbsbedingungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern so schnell und so umfassend wie möglich beseitigt werden sollten.

Die von der *Kommission* vorgeschlagenen Maßnahmen sind notwendig, um zunächst ein wachsendes Defizit der DB zu vermeiden. Sie bringen zwar nicht sofort eine fühlbare Entlastung des Bundeshaushalts, schaffen aber die Voraussetzung für eine Gesundung des Unternehmens und damit auch für eine spätere Entlastung des deutschen Steuerzahlers, zumal der vom Bund übernommene Anteil an Pensionslasten laufend abnimmt. Die Vorschläge der *Kommission* begrenzen die finanzielle Unterstützung der DB durch den Bund auf klar umrissene Tatbestände und werden nach Auffassung der *Kommission* einem Unternehmen zugute kommen, das — im Gegensatz zur Vergangenheit — im übrigen finanziell konsolidierte Verhältnisse aufweisen wird.

Brand

Dr. Binder

Dr. Giesbert

Dr. Ottmann

Dr. Sachs

von Schmiedeberg

Dr. Schöne

Anhang

Die Wegekosten

(Anhang zum II. Teil Abschnitt E des Berichts)

I. Allgemeines*)

1. Im Rahmen ihrer Überlegungen hat die *Kommission* in Durchführung ihres Auftrags es für notwendig gehalten, sich eingehend mit der Frage der unterschiedlichen Belastung der einzelnen Verkehrszweige durch die Wegekosten zu befassen. Amtliche Unterlagen dazu werden zwar schon seit längerer Zeit vorbereitet. Die Untersuchungen sind jedoch noch nicht abgeschlossen. Die *Kommission* mußte sich daher weitgehend auf vorläufige Ermittlungen, zum Teil auch auf Schätzungen stützen. Die nachfolgenden Darlegungen und Schlußfolgerungen können daher nur mit den Vorbehalten wiedergegeben werden, die sich aus der Unvollständigkeit des Materials ergeben.

Die *Kommission* ist der Auffassung, daß die zur Zeit laufenden statistischen und sonstigen Ermittlungen mit Nachdruck weiter verfolgt werden sollten, um in möglichst naher Zukunft die hier verwendeten Ergebnisse zu überprüfen und gegebenenfalls richtigzustellen.

Der *Kommission* kam es trotz dieser Schwierigkeit darauf an, ungefähre Vorstellungen von der Größenordnung der in Frage stehenden Sachverhalte zu gewinnen und damit einen Beitrag für eine gleichmäßige Belastung der einzelnen Verkehrsträger zu liefern. Soweit die *Kommission* Schlußfolgerungen aus diesen überschläglichen Berechnungen gezogen hat, so sind sie unter Beachtung der oben erwähnten Vorbehalte erfolgt und werden im Ganzen von ihr als realistisch beurteilt.

2. Die öffentliche Hand hat in der Vergangenheit alle Sparten des innerdeutschen Güterverkehrs, wenn auch in unterschiedlicher Höhe, subventioniert.

Bei der *DB* geschah dies im Wege des Verzichtes auf eine angemessene Verzinsung des Kapitals und der Verlustübernahme durch den Bund. Von der deutschen *Binnenschiffahrt* war bekannt, daß ihre Gebühren die Unterhaltung und Verzinsung der deutschen Binnenwasserstraßen nicht decken. Verschiedene Untersuchungen der Straßenkosten brachten den Nachweis, daß der Lastkraftwagen und insbesondere die Schwerlastkraftwagen und -züge die auf sie entfallenden anteiligen Straßenkosten über die Kraftfahrzeugsteuer und die Mineralölsteuer ebenfalls nicht decken.

Die *gemeinsame Bezugsgröße* für diese Subvention ist die Netto-t/km-Leistung jedes einzelnen Verkehrsträgers, das heißt seine Frachtleistung bzw. die Personen/km-Leistung im Personenverkehr.

3. Da es für die *Kommission* darauf ankam, die Situation der DB vergleichend mit der der anderen Verkehrsträger richtig darzustellen, mußte das *Zahlenmaterial* für den Wegekostenvergleich *für alle drei Verkehrsträger entsprechend abgegrenzt werden.*

In Anbetracht der Tatsache, daß sich einerseits die Wegekosten der Straßen und Kanäle infolge ihres weiteren Ausbaues von Jahr zu Jahr erhöhen, andererseits aber auch mit einem weiteren Zuwachs der Transportleistungen der Verkehrsträger zu rechnen ist, tritt zwangsläufig eine Veränderung in der Höhe der jährlichen Subventionen je geleistetem Netto-t/km bzw. Personen/km ein. Infolgedessen darf der Anteil der ungedeckten Wegekosten nicht für einen bestimmten Zeitpunkt ermittelt werden. Es muß vielmehr von einem *längeren Zeitabschnitt* ausgegangen werden. Die *Kommission* hat daher — ihren übrigen Untersuchungen bei der DB entsprechend — das Jahrzehnt 1961 bis 1970 mit den Jahren 1958/1960 als Vorlauf ihren Ermittlungen zugrunde gelegt.

4. Da es sich für die Zwecke des Gutachtens der *Kommission* um einen Vergleich der Wegekosten im *Fern*verkehr handelt, war die Frage zu klären, wie dieser Verkehr abgegrenzt werden sollte und welche Wegekosten ihm zuzurechnen sind. Während die Binnenschiffahrt mit der DB in allen Transporten im Wettbewerb steht, konkurriert der

*) Eine Zusammenfassung der in diesem Kapitel dargestellten Überlegungen wurde in Teil II Abschnitt E des Berichts gegeben. Die Schlußfolgerungen aus der Wegekostenuntersuchung sind in Teil II Abschnitt F des Berichts wiedergegeben.

Kraftwagen nur insoweit, als überörtliche Transporte durchgeführt werden. Es wurden daher in den Wegekostenvergleich alle Wegeeinrichtungen der DB und der Binnenschiffahrt einbezogen. Bei der Straße hat die *Kommission* jedoch die klassifizierten Ortsdurchfahrten, die bekanntlich besonders hohe Wegekosten verursachen und die auch vom innergemeindlichen Verkehr in hohem Grade mitbenutzt werden, voll dem Fernverkehr zugerechnet. Sie hat dagegen die übrigen Innerortsstraßen, die auf 220 000 km beziffert werden*), nicht einbezogen, obwohl sich der Fernverkehr im An- und Auslauf auch auf diesen Straßen abwickelt. Ob die volle Anrechnung der Wegekosten der klassifizierten Ortsdurchfahrten einen angemessenen Ausgleich für die Nichtberücksichtigung der übrigen Gemeindestraßen bietet, konnte nicht ermittelt werden. Die Gemeindestraßen spielen übrigens nur noch bei der Aufschlüsselung des Güterverkehrs auf Fernstraßen und Gemeindestraßen sowie bei der Aufteilung des Mineralölsteueraufkommens und der Kraftfahrzeugsteuer eine Rolle.

Entsprechend der Vernachlässigung der Gemeindestraßen bei dem Wegekostenvergleich des Fernverkehrs blieben bei der Binnenschiffahrt die Häfen und bei der DB die privaten Anschlußgleise als „Zubringer" vom Wegekostenvergleich ausgeschlossen. An sich müßten für diesen Vergleich auch die örtlichen Anlagen der DB (Teil der Fahrwegeanlagen der Güterbahnhöfe) herausgenommen werden, soweit sie nicht dem Durchgangsverkehr dienen und damit den Ortsdurchfahrten im Straßenverkehr gleichzustellen sind. Da es nicht möglich war, die Wegekosten der DB entsprechend dieser Aufteilung exakt aufzugliedern, hat die *Kommission* geglaubt, sich mit dieser groben Abgrenzung begnügen zu müssen. Sie ist sich allerdings bewußt, daß für diesen Vergleich die Wegekosten der DB insoweit zu hoch angesetzt worden sind.

5. Bei der *Ermittlung der Wegekosten* sind *folgende Grundsätze angewandt worden:*

a) Es wurde von den — sich durch Erweiterungs- und Umbauten allmählich erhöhenden — Wiederbeschaffungswerten ausgegangen. Daraus wurde die anteilige Abnutzungsquote, das heißt Abschreibungsquote, errechnet. Diese Wegeabnutzung entspricht zusammen mit der Unterhaltung und den sonstigen, im folgenden noch näher zu erläuternden Aufwendungen der „Wegeleistung" für den betreffenden Verkehrsträger.

   Es wurde also bei der Untersuchung nicht von zufälligerweise im einzelnen Jahr verausgabten oder noch aufzuwendenden Beträgen ausgegangen. Wenn der einzelne Verkehrsträger für die normalen Abnutzungskosten aufkommt, so kann er nicht auch noch mit den Aufwendungen für Neuinvestitionen belastet werden. Er hat es ebenso auch nicht zu vertreten, wenn die Hoheitsverwaltung infolge unzureichenden Ausbaus des Verkehrsnetzes, infolge Nachholbedarfs aus noch nicht beseitigten Kriegsschäden oder infolge sonstwie unterlassener Reparaturen überdurchschnittliche Unterhaltungsaufwendungen zu bestreiten hat.

b) Der *Berechnung der kalkulatorischen Zinsen* sollten lediglich die Baukosten der Straßen, der kanalisierten Flüsse und Kanäle, *nicht* aber auch der *Wert des beanspruchten Grund und Bodens zugrunde gelegt werden.* Es wurde dabei von dem, vor allem vom Straßenverkehr vertretenen Gesichtspunkt ausgegangen, daß die Bereitstellung von Verkehrswegen eine Aufgabe der Hoheitsverwaltung ist. Dieser Verpflichtung genügt sie dadurch, daß sie dem Verkehr die benötigten Grundstücke kostenlos zur Verfügung stellt. Daß diese Grundstücke im Straßenverkehr heute jedoch in einer ganz bestimmten Weise bebaut werden müssen, hat dagegen ganz allein der motorisierte Verkehr zu vertreten.

   Auf diese Weise sollte praktisch das Problem der Grundstückskosten aus der Untersuchung ausgeschaltet werden, zumal es noch dadurch besonders kompliziert wird, daß der Wert des Straßenbaulandes im allgemeinen eine Funktion der gerade durch die Erschließung ermöglichten Beanspruchung ist.

   In entsprechender Weise sollten auch die von den Binnenwasserstraßen und von der DB beanspruchten Betriebsgrundstücke bei der Analyse der Wegekosten außer Ansatz bleiben. Dagegen könnte eingewandt werden, daß bei dieser Methode die Binnenschiffahrt zu schlecht abschneide, weil sie dadurch des Vorteils, daß bei den schiffbaren Flüssen keine Grundstücke erworben werden müssen, verlustig ginge. Hierauf ließe sich entgegnen, daß, wenn die von der deutschen Binnenschiffahrt befahrenen Flüsse ihr als Wildgewässer zur Verfügung gestellt würden, sie infolge der Gefahr der ständigen Änderung der Flußläufe und der Versandung sowie eines völlig unregelmäßigen Wasserstandes überhaupt nicht befahrbar wären. Da jedoch, wie unten noch näher dargestellt werden wird, die Regulierung der Wasserläufe nicht der Binnenschiffahrt, sondern der Wasserwirtschaft angelastet wird, so stellt der regulierte Fluß bereits ein Kunstprodukt dar, das als wirtschaftliches Gut dem Straßenbauland gleichgestellt werden kann. Denn ohne Flußregulierung gäbe es keine Binnenschiffahrt.

   Beim Bau neuer Transportwege müssen jedoch die Grundstückskosten berücksichtigt werden, weil die Beurteilung ihrer Wirtschaftlichkeit von den Vollkosten auszugehen hat.

   Bei der Ermittlung der Investitionen ließen sich jedoch die Grundstückskosten in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht ausgliedern. Bei den Straßen sind in dem ermittelten Investitionsvolumen, entsprechend der oben erwähnten Konzeption, die Grundstückskosten des Grundnetzes

*) „Straße und Wirtschaft" vom 3. Juli 1959

etwa bis zum Jahre 1890 nicht mit aufgenommen. Die späteren Investitionen enthalten die seinerzeitigen Anschaffungspreise. Der Vorkalkulation des künftigen Ausbaus des Straßennetzes sind die zu erwartenden Grundstückskosten zu Preisen von 1958 zugrunde gelegt worden. Die Binnenwasserstraßen enthalten ebenfalls die Grundstückskosten, und zwar durchweg zu Zeitwerten, doch handelt es sich dabei um keinen ins Gewicht fallenden Betrag. Bei der DB sind die Grundstücke mit den Werten der Inventur zum 31. Dezember 1949 in den Wegekostenvergleich einbezogen worden. Außerdem sind die vor 1890 erworbenen Grundstücke der DB — anders als beim Straßennetz — nicht ausgeschieden worden. Auf diese Weise sind zwar keine völlig vergleichbaren Werte in die Vergleichsrechnung eingegangen; der Ungenauigkeitsfehler wirkt sich jedoch nur zugunsten der Wegekosten des Straßenverkehrs aus, so daß die *Kommission* geglaubt hat, diesen Nachteil im vorliegenden Fall hinnehmen zu können. Wenn man sich auf den Standpunkt stellt, daß bei einem Wegekostenvergleich ohne Rücksicht auf die hoheitlichen Aufgaben des Staates die vollen Grundstückskosten zu berücksichtigen sind, so würde in diesem Falle der Straßenverkehr noch höher belastet werden. Die Grundstückskosten spielen dabei allerdings nur hinsichtlich ihrer Kapitalverzinsung eine Rolle.

Im übrigen ist darauf aufmerksam zu machen, daß die Grundstückskosten im Straßenbau im allgemeinen eine untergeordnete Rolle spielen. Von rd. 3 Millionen DM Kosten für 1 km Autobahn mit einem Flächenbedarf von 1000 × 50 Meter entfallen auf Grundstückskosten nur 3,33 v. H. Anders liegen die Verhältnisse bei den Ortsdurchfahrten, bei denen im Schnitt etwa 50 v. H. auf reine Grundstückskosten entfallen.

c) Es ist heute in Fachkreisen unbestritten, daß bei einem Wegekostenvergleich die Investitionen auch verzinst werden müssen. Uneinigkeit besteht lediglich hinsichtlich der Höhe des Zinssatzes und der Werte, die der Verzinsung zugrunde gelegt werden sollen.

In vorliegender Untersuchung wurde ein Zinssatz von 5 v. H. p. a. angenommen; dieser Satz scheint gerechtfertigt, nachdem eine nachhaltige Entspannung am deutschen Kapitalmarkt eingetreten ist. Er dürfte auch bei einer starken industriellen Expansion infolge der wachsenden Verflechtung der westeuropäischen und nordamerikanischen Kapitalmärkte auf die Dauer gehalten beziehungsweise wieder erreicht werden können. Die augenblickliche Versteifung der Zinssätze sowohl in den Vereinigten Staaten als auch in Deutschland muß bei einer auf sehr lange Sicht abgestellten Betrachtung außer Betracht bleiben. Es ist anzunehmen, daß sich auf die Dauer die Tendenz fallender Zinssätze fortsetzen wird.

Bei den der Verzinsung zugrunde zu legenden *Werten* widerstreiten sich zwei Auffassungen. Die eine geht davon aus, daß die Wege durch die fortlaufende Wiederinvestierung der Abschreibungen (Erneuerungsquote) in einem neuwertigen Zustand erhalten werden, und folgert daraus, daß der volle Wiederbeschaffungswert zu verzinsen ist. Die andere meint, daß auf die Dauer nur ein mittlerer Erhaltungszustand erreicht wird und berechnet daher nur den halben Zinssatz auf den vollen Wiederbeschaffungswert.

Beiden Auffassungen kann nicht beigepflichtet werden; die Gründe dafür sollen am Beispiel des Straßenbaus erläutert werden. Es ist nicht zutreffend, daß auch bei annähernd gleicher Straßenbeschaffenheit und Funktionsfähigkeit das in den Straßen investierte Kapital gleich bleibt. Der in den Straßen langfristig investierte Wert (zumeist fälschlicherweise als Unterbau bezeichnet) wird mit jährlich 1,5 v. H. amortisiert und erst nach 66 Jahren wieder erneuert. Die mittelfristigen Anlagen (Unterbau und Straßendecke) werden mit 5 v. H. amortisiert und nach 20 Jahren wieder vollständig erneuert. Bis zum Erneuerungszeitpunkt verringert sich jeweils der Wert der betreffenden Teilanlage, und es wäre daher nicht gerechtfertigt, die volle Verzinsung auf den vollen Wiederbeschaffungswert den Straßenbenutzern anzulasten. Auf lange Sicht ist daher nur der halbe Wiederbeschaffungswert der Verzinsung zugrunde zu legen.

Geht man vom halben Wiederbeschaffungswert aus, so kann man aber nicht, wie es die an zweiter Stelle erwähnte Auffassung tut, den vollen Zinssatz (oder den halben Zinssatz auf den vollen Wiederbeschaffungswert) in Anrechnung bringen. Denn diese Methode übersieht dabei, daß die gesamte Investition vorfinanziert werden muß und daß, wenn nur die Zinsen auf den halben Wiederbeschaffungswert aufgebracht werden, die Verzinsung der anderen Hälfte der vorzufinanzierenden Investition nebst Zinseszinsen bis zu ihrer tatsächlichen Amortisation dabei ungedeckt bleiben würde. Wenn man die Verzinsung auf den halben Wiederbeschaffungswert abstellt und die Verzinsung der Vorhaltung des erst in der zweiten Hälfte der Lebensdauer amortisierten Teils des Wiederbeschaffungswerts mitberücksichtigt, so muß dementsprechend von einem höheren Zinssatz ausgegangen werden. Die Höhe dieses Zinssatzes richtet sich nach der Amortisationszeit der vorzufinanzierenden Anlage. Unter Zugrundelegung eines Zinsfußes von 5 v. H. p. a. für die halbe Finanzierung oder 2,5 v. H. auf den vollen Wiederbeschaffungswert ergibt daher z. B.

für Anlagen mit einer Lebensdauer
von 20 Jahren einen Satz von 3,0 v. H. p. a.,

für Anlagen mit einer Lebensdauer
von 25 Jahren einen Satz von 3,1 v. H. p. a.,

für Anlagen mit einer Lebensdauer
von 66 Jahren einen Satz von 3,7 v. H. p. a.

auf den *vollen* Wiederbeschaffungswert *). Nach dieser Methode wurde die Zinslast berechnet. Diese Methode läuft praktisch auf eine Verzinsung der Zeitwerte hinaus, jedoch mit der Maßgabe, daß die Zinslast nicht mit der Schrumpfung der Restbuchwerte fällt, sondern zeitanteilig gleichmäßig verteilt wird.

d) Die Kalkulation der sogenannten Unterhaltungskosten, der Aufwendungen für Verkehrspolizei usw. wird bei der Untersuchung der Wegekosten der Verkehrsträger behandelt. An dieser Stelle sei lediglich bemerkt, daß die Aufwendungen für die Planung und Überwachung der Neu- und Ersatzinvestitionen dem Investitionsaufwand zugeschlagen wurden, so daß diese anteilig in die Anlagenabschreibungen eingegangen sind. Die Kosten der eigentlichen Hoheitsverwaltung wurden überhaupt nicht als Wegekosten angesehen. Die restlichen Verwaltungsaufwendungen erscheinen daher nur mit einem Zuschlag auf die Unterhaltungskosten. Die Unterhaltungskosten enthalten neben der sogenannten kleinen Unterhaltung auch größere, dem Grunde nach aktivierungsfähige Unterhaltungsaufwendungen. Der *Kommission* war es in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich, Unterlagen für die Größenordnung derartiger Großreparaturen zu beschaffen. Von Bedeutung ist der Sachverhalt nur insofern, als im Falle der Aktivierung eine zusätzliche Zinslast entstehen würde. Dieser Mangel wird jedoch dadurch ausgeglichen, daß in den Unterhaltungsaufwendungen der Straße und der DB noch außerordentliche Aufwendungen enthalten sind, die durch den derzeitigen Straßenzustand beziehungsweise den technischen Zustand der DB bedingt sind und die sich ebenfalls nicht ermitteln und aussondern ließen.

e) Die *Kommission* hat hinsichtlich der *Erfassung* der Wegekosten bei allen drei Verkehrsträgern grundsätzlich die gleiche Methode angewandt. Lediglich bei den Wegekosten der Binnenschifffahrt sind an Stelle vorkalkulierter Werte die Istausgaben des Jahres 1957 (unter Berücksichtigung ihrer zukünftigen Änderungen) zu Grunde gelegt worden. Diese Werte können methodisch als Hilfswerte anerkannt werden, zumal sich ihre Verwendung zugunsten der Binnenschifffahrt auswirkt, also in keinem Falle die Wegekosten der mit der DB konkurrierenden Verkehrsträger in unberechtigter Weise „hochgerechnet" wurden.

Die vorstehend entwickelte *Methode* der Ermittlung der Wegekosten deckt sich mit Ausnahme der Modifizierung der Zinsberechnung mit den Grundsätzen des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium sowie den Straßenkostengutachten von Dr.-Ing. Günther Lübbeke und der Wirtschaftsprüfer Dr. Morgenthaler und Dr. Wollert. Bei der Erfassung der Verwaltungskosten besteht ebenfalls Übereinstimmung; nur die Verrechnungsmethode ist verschieden. Anderer Auffassung ist lediglich Dr. Dreskornfeld, der ein Gutachten im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft Güterfernverkehr im Bundesgebiet e. V. erstellt hat. Er lehnt eine Straßenkostenrechnung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen überhaupt ab und will stattdessen nur die tatsächlichen Erneuerungsaufwendungen ohne kalkulatorische Verzinsung des im Straßensystem investierten Kapitals berücksichtigt wissen. Dr. Morgenthaler und Dr. Wollert wollen dem Kraftwagen nur die Amortisation des Teils der Wiederbeschaffungskosten der Straße anlasten, der seit Beginn einer breiteren Motorisierung investiert wurde. Dabei ist jedoch zu bedenken, daß es sich hier um eine Zufallsgröße handelt, da das heutige Straßennetz den gestellten Anforderungen nicht entspricht und der Straßenverkehr ohne den Grundstock der älteren Straßen gar nicht bewältigt werden könnte. Hinzu kommt, daß diese Straßen innerhalb der nächsten 20 Jahre vollständig erneuert werden müssen, weil ihre Grundierung die heutige Straßenbelastung nicht mehr auszuhalten vermag.

II. Die Wegekosten der Straße

1. Im Gegensatz zur Ermittlung der Wegekosten der Binnenschiffahrt und der DB, bei denen die Verhältnisse ziemlich offen lagen, erwies sich die Feststellung der Wegekosten des Straßenverkehrs als äußerst kompliziert. Da vielfach keine genauen Unterlagen vorlagen, mußte mit Schätzungen gerechnet werden, die nur dadurch einen verhältnismäßig günstigen Grad an Wahrscheinlichkeit erreichten, daß es möglich war, die daraus herrührenden Ergebnisse mit anderen wirtschaftlichen Daten und Schätzungen wie Mineralölverbrauch, Beförderungsleistungen usw. abzustimmen. Die Schwierigkeiten ergaben sich insbesondere daraus, daß sich die Ermittlungen der *Kommission* nur auf das Fernstraßennetz und seinen Verkehr beschränken mußten. *Die nachstehenden Darlegungen und Schlußfolgerungen werden daher mit dem Vorbehalt wiedergegeben, der sich aus der Unzulänglichkeit der Ermittlungsmethode ergibt.* Zur Zeit sind statistische Erhebungen über die Kosten des Straßenverkehrs im Gange, so daß vermutlich schon in wenigen Jahren genauere Zahlenwerte vorliegen werden. Für die *Kommission* kam es zunächst nur darauf an, ungefähre Vorstellungen von der Größenordnung der in Frage stehenden Sachverhalte zu gewinnen.

---

*) Der von Diplommathematiker Martin Haidmann errechnete Zuschlag Z (n, p) auf den halben Zinssatz beträgt:

$$Z(n, p) = \frac{100}{a_{\overline{n}|p\,\%}} - \left(\frac{100}{n} + \frac{p}{2}\right)$$

Dabei bedeutet

Z (n, p) den gesuchten Zuschlag

$\frac{100}{a_{\overline{n}|p\,\%}}$ die Annuität, die man während einer gegebenen Anzahl von n Jahren am Ende eines jeden Jahres zahlen muß, um die Schuld 1 samt Zinsen bei einem Zinssatz von p % zu tilgen,

n die durchschnittliche Lebensdauer der technischen Gesamtheit und

p den gegebenen Prozentsatz.

2. Um die *künftigen Straßenbaukosten zu ermitteln,* ist die *Kommission* von einem langfristigen Investitionsplan ausgegangen. Diesem Investitionsplan war nicht die augenblickliche Klassifizierung der Fernverkehrsstraßen zu Grunde zu legen, sondern eine Vorausschätzung des künftigen Verkehrs. Grundlage für diese nach Querschnitt und Beschaffenheit neu vorgenommene Klassifizierung bildeten die bisherigen Verkehrszählungen (1956) auf den Bundesautobahnen, den Bundesstraßen und den Landstraßen I. und II. Ordnung, ferner die verschiedenen Vorausschätzungen des künftigen Motorisierungsgrades in der Bundesrepublik sowie das in Anlehnung an ausländische Erfahrungen auf Grund dieser Unterlagen ermittelte zukünftige Verkehrsvolumen. Die so berechneten Investitionen schaffen Straßenverhältnisse, die geeignet erscheinen, den weiteren, bis 1990 zu erwartenden Verkehrszuwachs noch bewältigen zu können. Als Ausgangsbasis wurde jedoch das im Jahre 1976 zu erwartende Verkehrsvolumen zu Grunde gelegt. Der Plan ist so angelegt, daß der Rückstand im deutschen Straßenbau sowie die steigenden Anforderungen des Verkehrszuwachses in einer zwanzigjährigen Zeitspanne von 1957 bis 1976 in der Weise befriedigt werden, daß 1976 ein ausreichendes Straßennetz bestehen würde.

Es wurde von folgendem Bestand ausgegangen:

	2 260 km	Bundesautobahnen
	22 240 km	Bundesstraßen
	106 750 km	Landstraßen I. und II. Ordnung
	2 430 km	Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen
	4 280 km	Ortsdurchfahrten der Landstraßen I. und II. Ordnung (in Gemeinden über 9000 bzw. 6000 Einwohnern)
insgesamt	137 960 km	

Die dem Investitionsplan zu Grunde gelegte Neuklassifizierung sieht 13 verschiedene Straßenbauklassen vor.

Der Investitionsplan umfaßt folgende Arbeiten:

	Umbau km	Neubau km
Bundesstraßen (einschließlich Autobahnen)	23 900	10 240
Landstraßen I. und II. Ordnung	106 750	2 700
Ortsdurchfahrten	6 350	1 060
	137 000	14 000

Es müssen also sämtliche Bundesstraßen und Landstraßen I. und II. Ordnung sowie die Ortsdurchfahrten umgebaut werden. Die Straßendecken nebst Unterbau müssen im vorgesehenen Zeitabschnitt durchweg erneuert werden.

3. Die Baukosten gliedern sich wie folgt:

	Um- und Neubaukosten Millionen DM	Abschreibungssatz v. H.	Jährlicher Abschreibungsbetrag Millionen DM
Bundesstraßen und Autobahnen			
langfristige Umbauten	9 011	1,5	304,95
Anlagen Neubauten .	11 319		
Straßendecke und Unterbau zusammen	10 612	5,0	530,60
Landstraßen I. und II. Ordnung			
langfristige Umbauten	25 111	1,5	401,00
Anlagen Neubauten .	1 379		
Straßendecke und Unterbau zusammen	20 823	5,0	1 039,00
Ortsdurchfahrten der Bundesstraßen und Landstraßen I. und II. Ordnung			
langfristige Umbauten	3 672	1,5	83,60
Anlagen Neubauten .	1 876		
Straßendecke und Unterbau zusammen	1 866	5,0	92,00
	85 669		2 451,15

Von dem für 1957 auf 4,3 Mrd. DM bezifferten Tief- und Straßenbau entfallen nur rd. 2,0 Mrd. DM auf Straßenum- und -neubauten. Das vorgesehene Investitionsprogramm kann also nur erfüllt werden, wenn der Straßenbau in den nächsten Jahren mächtig vorangetrieben wird. Das Ifo-Institut rechnet im Hinblick auf das vordringliche Bedürfnis und auf die im Wohnungsbau freiwerdenden Reserven bis 1970 mit einer erheblichen Steigerung des Bauvolumens im Tief- und Straßenbau bis zu 9,2 Mrd. DM im Jahre 1970.

Auch wenn man berücksichtigt, daß zu dem obengenannten Straßenbauprogramm für die Fernstraßen bis 1976 noch weitere 15 bis 20 Mrd. DM für Gemeindestraßen hinzukommen und daß überdies der Zuwachs des Tiefbauvolumens nicht nur dem Straßenbau zugute kommen kann, so scheint doch einige Aussicht zu bestehen, dieses Straßenbauprogramm in der vorgesehenen Zeit abzuwickeln.

Fernstraßen 1957/70

	Mrd. DM — in Preisen von 1958 —
1957	2,0
1958	1,9
1959	2,5
1960	3,2
1961	3,7
1962	2,7
1963	3,9
1964	4,1
1965	4,0
1966	4,4
1967	4,6
1968	4,5
1969	5,0
1970	4,9
zusammen	51,4

Im folgenden ist deshalb damit gerechnet worden, daß sich das skizzierte Straßenbauprogramm bis 1970 zu etwa 60 v. H. (51,4 Mrd. DM) verwirklichen läßt; dabei wurde unterstellt, daß das Verhältnis von Umbauten zu Neubauten dem des Gesamtplans entspricht und in den einzelnen Jahren unverändert bleibt und daß die alten Straßen im gleichen Verhältnis wegfallen als das neue Straßennetz ausgebaut wird.

4. In der Tabelle auf Seiten 278, 279 sind die *Abschreibungen und die Verzinsung der Straßenkosten für die Jahre 1957 bis 1970* errechnet. Dabei ist zu beachten, daß die Neuinvestitionen (Umbauten und neue Straßen) allmählich anlaufen und im gleichen Ausmaß die Amortisation und Verzinsung der alten Straßenbaukosten zu Ende geht. Der jeweilige Anteil der beiden Systeme am Gesamtwert ist in den beiden ersten Zeilen angegeben.

Für die alten Straßen ist ein Wiederbeschaffungswert von rd. 25,150 Mrd. DM angenommen worden. Davon entfallen 8,370 Mrd. DM auf langfristige Investitionen, die mit 1,5 v. H. abzuschreiben und 16,780 Mrd. DM auf Unterbau und Decke, die mit 5,0 v. H. abzuschreiben sind und durch die geplanten Umbauten mit der Zeit ersetzt werden. Der Grundabschreibungsbetrag für die Neuinvestitionen und Umbauten ist mit 2,451 Millionen DM für langfristige und mittelfristige Anlagen zusammen der obigen Aufstellung dieser Investitionen zu entnehmen.

Bei der Verzinsung mußte zwischen langfristigen und mittelfristigen Anlagen unterschieden werden. Unter Zugrundelegung einer Verzinsung von 5 v.H. und des halben Reproduktionskostenwerts der Anlagen beträgt — nach den grundsätzlichen Ausführungen zur Verzinsung in Abschnitt I Ziffer 5 c) — die Verzinsung der langfristigen Anlagen 3,7 v. H. p. a. und der mittelfristigen Anlagen 3 v.H. p. a. auf den vollen Reproduktionskostenwert.

Die Amortisation und Verzinsung der Investitionen von Radwegen, deren Bau durch den Kraftfahrzeugverkehr notwendig wird, ist in vorstehenden Zahlen noch nicht enthalten.

5. Die jährlichen *Unterhaltungskosten* sind wie folgt errechnet worden:

	Verkehrseinrichtungen	Bauanlagen	Insgesamt
	Millionen DM		
1976	446,0	222,0	668,0
1956	142,0	222,0	364,0

Die Verkehrseinrichtungen umfassen die Unterhaltung der Beschilderung, die Pflege der Böschungen und Mittelstreifen, die Behandlung der Wasserabzugskanäle, Schneeräumen, Streuen usw. Bei der Unterhaltung der Verkehrseinrichtungen ist mit einem linearen Anstieg dieser Kosten gerechnet worden.

In diesen Ausgaben sind die Kosten der Verkehrspolizei auf den Fernstraßen und Ortsdurchfahrten nicht enthalten. Dieser Anteil wird für 1957 auf 140 Millionen DM geschätzt. Da der Polizeieinsatz auf den Fernstraßen heute noch unzureichend ist, wird für die Jahre 1961 bis 1970 eine Verdoppelung dieser Aufwendungen auf 280 Millionen DM angenommen.

6. Danach zeigen die *gesamten Straßenkosten* und das ihnen *gegenüberstehende, den Fernverkehrsstraßen zuzurechnende Aufkommen aus der Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer das aus der Übersicht auf Seiten 278, 279 ersichtliche Bild.*

Die Unterdeckung der Straßenkosten hält sich in den Jahren 1961 bis 1965 auf einem so geringen Prozentsatz, daß dieser innerhalb der bei jeder derartigen Berechnung auftretenden Fehlergrenze liegt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, daß der Straßen*fern*verkehr in der nächsten Zukunft *als Ganzes* die von ihm *zuzurechnenden Wegekosten in voller Höhe deckt.*

Für die späteren Jahre, in denen das Straßenbautempo sich erheblich beschleunigt, klaffen Straßenkosten und Deckungsmittel stärker auseinander. Das kann auf einer besonders vorsichtigen Schätzung des künftigen Verkehrsvolumens und des daraus herrührenden Aufkommens an Kraftfahrzeugsteuer und Mineralölsteuer beruhen; es kann aber auch einfach darauf zurückgehen, daß der weitere Ausbau des heute, insbesondere in qualitativer Hinsicht, als unzulänglich bezeichneten Straßennetzes notwendigerweise die Verkehrsteilnehmer stärker belasten muß, wenn der Verkehrszuwachs sich nicht im gleichen Tempo entwickelt wie der

Ausbau der Fernverkehrsstraßen. *In Anbetracht der Ungenauigkeiten, die sich insbesondere bei der weiteren Auswertung der erarbeiteten Ziffern ergeben, glaubt die Kommission richtig zu handeln, wenn sie empfiehlt, aus den vorliegenden Zahlen für die fernere Zukunft keine Schlüsse zu ziehen.* Auch wird man, wenn der Straßenbau einmal — sozusagen — auf Vorrat erfolgt, weil er die künftigen Verkehrsbedürfnisse berücksichtigt, die Straßenkosten nicht in voller Höhe den Straßenbenutzern anlasten können, sondern sie gleichsam transitorisch abgrenzen müssen und den ungedeckten Teil den späteren, zahlreicheren Verkehrsteilnehmern anzulasten haben.

Das dem Kraftfahrzeugverkehr zuzurechnende Steueraufkommen beruht auf Angaben der Volkswirtschaftlichen Abteilung des Bundesfinanzministeriums. Man kann jedoch nicht die vollen vom Kraftfahrzeugverkehr aufgebrachten Steuerbeträge den *Fern*verkehrsstraßen zurechnen. Von dem Aufkommen der Kraftfahrzeugsteuer und der anteiligen Mineralölsteuer ist daher ein gewisser Prozentsatz den nicht klassifizierten Straßen zuzurechnen, wenn man das Aufkommen aus diesen Steuern als Abgeltung für die Straßenabnutzung betrachtet. Dabei decken sich Kraftstoffverbrauch und Straßenabnutzung nicht ohne weiteres. Auch bildet diese nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten vorgenommene Aufteilung des Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteueraufkommens keine Grundlage für eine Aufteilung des Steueraufkommens zwischen Bund, Ländern und Gemeinden; denn der Bau und die Unterhaltung der Gemeindestraßen ist, vor allem nachdem die Ortsdurchfahrten in das Fernstraßennetz mit einbezogen worden sind, von rein örtlicher Bedeutung und muß daher in erster Linie aus dem Aufkommen der Gemeindesteuern finanziert werden. Die Zurechnung von 70 v. H. des Steueraufkommens an Mineralölsteuer und Kraftfahrzeugsteuer zu den klassifizierten Straßen ergibt sich auf Grund der Analyse der Verkehrsleistungen der verschiedenen Kraftfahrzeugkategorien auf diesen Straßen (1956). Die Abgrenzung des Steueraufkommens zwischen Fernverkehr und innerörtlichem Verkehr stellt dafür keine Konstante dar, sondern wird sich mit der Verkehrszusammensetzung ändern. Da es sich in vorliegendem Falle nur darum handelte, ungefähre Größenvorstellungen zu gewinnen, ist über die ganze Periode hinweg mit einem Anteil von 30 v. H. der Gemeindestraßen (ohne Ortsdurchfahrten) gerechnet worden.

Abschreibung und Verzinsung der Straßenbaukosten 1957 bis 1970

	1957	1958	1959	1960
Neuinvestitionen	2,3 v. H.	4,5 v. H.	7,5 v. H.	11,2 v. H.
Altinvestitionen	97,7 v. H.	95,5 v. H.	92,5 v. H.	88,8 v. H.
	in Millionen DM			
1,5 v. H. Abschreibung auf 8,373 Mrd. DM langfristige Investitionen der alten Straßen	167,0	162,25	155,5	149,75
5 v. H. Abschreibung auf 16,553 Mrd. DM Unterbau und Decke der alten Straßen	839,0	797,0	755,0	713,0
Abschreibungen auf Neuinvestitionen	58,0	113,5	189,2	282,5
Anlagenabschreibungen insgesamt	1 064,0	1 072,75	1 099,7	1 145,25
3,7 v. H. Zins auf 8,375 Mrd. DM Altinvestitionen	310,0	310,0	310,0	310,0
3 v. H. Zins auf 16,553 Mrd. DM Altinvestitionen	485,4	474,4	459,5	441,2
3,7 v. H. Zins auf 53,8 Mrd. DM Neuinvestitionen pro rata*)	45,8	89,6	149,3	223,0
3 v. H. Zins auf 34,2 Mrd. DM Neuinvestitionen pro rata*)	23,6	46,2	76,9	114,9
Zinsen insgesamt	864,8	920,2	995,7	1 089,1
Abschreibung und Verzinsung	1 928,8	1 992,95	2 095,4	2 234,35

*) Zinsen wurden auf 88,0 Mrd. DM errechnet; die nachträgliche Abänderung des Investitionsprogramms auf 85,7 Mrd. DM wurde nicht berücksichtigt. Desgleichen weichen die Altinvestitionen von dem oben angegebenen Betrag von 25,150 Millionen DM geringfügig ab.

Die Straßenkosten und ihre Deckung

	1956	1957	1958	1959	1960
Abschreibungen und Zinsen	1 818	1 929	1 993	2 095	2 234
Kleine Unterhaltung	364	379	394	409	424
Verkehrssicherheit (Polizei)	140	140	140	140	140
Straßenkosten insgesamt	2 322	2 448	2 527	2 644	2 798
Den Fernverkehrsstraßen zurechenbares Steueraufkommen (bis 1959 nach gegenwärtigen Steuersätzen, ab 1960 nach dem Entwurf eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes)	1 548	1 703	1 844	2 125	2 628
Unterdeckung	774	745	683	519	170
In v. H. der Straßenkosten	33,3	30,4	27,0	19,6	6,1

1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
15,5 v. H.	18,7 v. H.	23,2 v. H.	27,9 v. H.	32,8 v. H.	37,9 v. H.	43,2 v. H.	48,6 v. H.	54,3 v. H.	60,0 v. H.
84,5 v. H.	81,3 v. H.	76,8 v. H.	72,1 v. H.	67,2 v. H.	62,1 v. H.	56,8 v. H.	51,4 v. H.	45,7 v. H.	40,0 v. H.
				in Millionen DM					
144,0	138,25	132,5	126,75	121,0	115,25	109,5	103,75	98,0	92,25
671,0	629,0	587,0	545,0	503,0	461,0	419,0	377,0	335,0	293,0
391,1	471,8	585,4	704,0	827,6	956,3	1 090,0	1 226,3	1 370,1	1 513,9
1 206,1	1 239,05	1 304,9	1 375,75	1 451,6	1 532,55	1 618,5	1 707,05	1 803,1	1 899,15
310,0	310,0	310,0	310,0	310,0	310,0	310,0	310,0	310,0	310,0
419,8	403,9	381,5	358,2	333,8	308,5	282,2	255,4	227,0	198,7
308,6	372,2	461,8	555,3	652,9	754,5	859,9	967,4	1 080,9	1 194,4
159,0	191,9	238,0	286,2	336,5	388,8	443,2	498,6	557,1	615,6
1 197,4	1 278,0	1 391,3	1 509,7	1 633,2	1 761,8	1 895,3	2 031,4	2 175,0	2 318,7
2 403,5	2 517,05	2 696,2	2 885,45	3 084,8	3 294,35	3 513,8	3 738,45	3 978,1	4 217,85

1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
2 403,1	2 517,0	2 696,2	2 885,4	3 084,8	3 294,3	3 513,8	3 738,4	3 978,1	4 217,8
440,0	455,2	470,4	485,6	500,8	516,0	531,2	546,4	561,6	576,8
154,0	168,0	182,0	196,0	210,0	224,0	238,0	252,0	266,0	280,0
2 997,1	3 140,2	3 348,6	3 567,0	3 795,6	4 034,3	4 283,0	4 536,8	4 805,7	5 074,6
2 850,0	3 068,0	3 245,0	3 414,0	3 562,0	3 673,0	3 775,0	3 882,0	3 977,0	4 076,0
147,1	72,2	103,6	153,0	233,6	361,3	508,0	654,8	828,7	998,6
4,9	2,3	3,1	4,2	6,1	—	—	—	—	—

7. *Die Berechnung des den Fernverkehrsstraßen zuzurechnenden Steueraufkommens* zeigt auf der Grundlage des von der Bundesregierung eingebrachten Straßenbaufinanzierungsgesetzes folgendes Bild:

Steueraufkommen

Millionen DM

	1956	1957	1958	1959	1960
Mineralölsteuer					
nach dem gegenwärtigen Stand, ab 1960 nach dem Entwurf eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes	1 510	1 613	1 822	2 122	2 710
./. . . . v. H. Aufkommen der Landwirtschaft, Industrie usw.	11,2 v. H.	10,7 v. H.	16,3 v. H.	15,6 v. H.	16 v. H.
	169	173	297	326	430
Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs	1 341	1 440	1 525	1 796	2 280
Kraftfahrzeugsteuer					
nach dem gegenwärtigen Stand, ab 1960 nach dem Entwurf eines Straßenbaufinanzierungsgesetzes	871	993	1 110	1 240	1 475
dem Kraftfahrzeugverkehr zuzurechnendes Steueraufkommen insgesamt	2 212	2 433	2 635	3 036	3 755
./. 30 v. H. Anteil der Gemeinden	664	730	791	911	1 127
Auf die Fernverkehrsstraßen entfallender Anteil	1 548	1 703	1 844	2 125	2 628

1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970
2 897	3 118	3 292	3 460	3 608	3 714	3 808	3 924	4 030	4 146
435	468	494	519	541	557	571	589	604	622
2 462	2 650	2 798	2 941	3 067	3 157	3 237	3 335	3 426	3 524
1 609	1 733	1 837	1 936	2 022	2 090	2 156	2 211	2 255	2 299
4 071	4 383	4 635	4 877	5 089	5 247	5 393	5 546	5 681	5 823
1 221	1 315	1 390	1 463	1 527	1 574	1 618	1 664	1 704	1 747
2 850	3 068	3 245	3 414	3 562	3 673	3 775	3 882	3 977	4 076

8. *Entscheidend ist jedoch nicht die Deckung der Straßenkosten als Ganzes, sondern deren Aufteilung auf die verschiedenen Straßenverkehrsteilnehmer.* Auf Grund der Zahl der Kraftfahrzeuge, sowie ihres Achsdruck und des Flächenbedarfs wurden die *Wegekosten je Kraftfahrzeug-km* beberechnet.

Das ergibt — ohne Berücksichtigung von Polizeikosten — folgende Aufteilung nach Personenverkehr und Güterverkehr:

Unterhaltung

	Abschreibungen		Zinsen		Verkehrseinrichtungen		Bauanlagen		Insgesamt		
	1956	1976	1956	1976	1956	1976	1956	1976	1956	1965	1976
	Millionen DM										
Personenverkehr	336	920	331	1 447	110	339	62	61	839	1 650	2 767
Güterverkehr	670	1 539	461	1 570	32	107	160	161	1 343	2 145	3 377
Gesamtverkehr	1 006	2 459	812	3 017	142	446	222	222	2 182	3 795	6 144

Da der Personenverkehr auf den Fernstraßen in Zukunft stärker ansteigen wird als der Lastkraftwagenverkehr, wachsen dem Personenverkehr prozentual auch mehr Straßenbauinvestitionen zu (+ 230 v. H.) als dem Lastkraftwagenverkehr als Ganzes (+ 151 v. H.), diesem jedoch weniger als dem Schwerlastverkehr.

Da noch keine statistischen Unterlagen zur Verfügung standen, mußte sich die *Kommission* bei ihrem Versuch, Straßenkosten und Steueraufkommen auf die verschiedenen Kraftfahrzeugkategorien aufzuteilen, vielfach auf *Schätzungen* stützen.

Für eine Aufteilung der Wegekosten lagen nur für das Jahr 1956 statistische Angaben als Anhaltspunkte vor. Für die Jahreslaufleistung sind die bisher nicht bestrittenen Angaben des Straßenkostengutachtens von Dr. Dreskornfeld zugrunde gelegt worden. Das zwingt zu bestimmten Annahmen hinsichtlich des Anteils der Fahrleistung auf den Fernverkehrstraßen und der Kapazitätsausnutzung, da das Produkt von Laufleistung, Anteil der Fernverkehrstraßen und Kapazitätsausnutzung, nämlich die geleisteten Netto-t/km, aus den Unterlagen über die Beförderungsteuer und aus anderen Schätzungen bekannt ist.

Fahrzeuggruppen	Anteilige Straßenkosten in Millionen DM*)	Steuerbelastung in Millionen DM**)		Unter- (—) oder Über- (+) deckung in Millionen DM		Fahrzeug-km in Millionen	Straßenkosten je Fahrzeug-km	Unter- (—) oder Über- (+) deckung je Fahrzeug-km in Pf		Brutto-t/km Millionen	Straßenkosten je Brutto-t/km Pf	Unter- (—) oder Über- (+) deckung je Brutto-t/km in Pf		Personen-km/Netto-t/km Millionen	Straßenkosten je Personen-km/Netto-t/km Pf	Unter- (—) oder Über- (+) deckung je Personen-km/Netto-t/km in Pf	
		alt	neu	alt	neu			alt	neu			alt	neu			alt	neu
Krafträder und Personenkraftwagen	723,8	835	857	+ 111,2	+ 133,2	34 503	2,10	+ 0,32	+ 0,39	27 000	2,68	+ 0,41	+ 0,49	49 000	1,48	+ 0,25	+ 0,29
Omnibusse	115,6	45	51	— 70,6	— 64,6	652	17,73	— 10,83	— 9,91	5 000	2,31	— 1,41	— 1,29	14 500	0,80	— 0,49	— 0,45
Personenverkehr	839,4	880	908	+ 40,6	+ 68,6	35 155	—	—	—	32 000	—	—	—	63 500	—	—	—
Kombinationskraftwagen und Lastkraftwagen bis 1,5 t Nutzlast	125,3	108	115	— 17,3	— 10,3	3 008	4,17	— 0,58	— 0,34	4 116	3,04	— 0,44	— 0,30	625	20,05	— 2,5	— 1,0
Lastkraftwagen über 1,5 t Nutzlast einschließlich Lastzügen, Sonderfahrzeugen, Sattelschlepper	1 217,3	585	685	— 632,3	— 532,3	7 069	17,22	— 8,94	— 7,53	65 632	1,86	— 0,96	— 0,81	27 500	4,43	— 2,3	— 1,9
Güterverkehr	1 342,6	693	800	— 649,6	— 542,6	10 077	—	—	—	69 748	—	—	—	28 125	—	—	—
Straßenverkehr zusammen	2 182,0	1 573	1 708	— 609,0	— 474,0	45 232	—	—	—	101 748	—	—	—	—	—	—	—

*) ohne Kosten der Verkehrspolizei

**) anteilige Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer

Der Berechnung liegen folgende Zahlen über Fahrzeugbestände, Fahrleistungen, Anteil der klassifizierten Straßen und Auslastung zugrunde:

	Krafträder und Kraftroller	Personenkraftwagen	Omnibusse	Kombinationskraftwagen	Lastkraftwagen bis 1,5 t Nutzlast	Lastkraftwagen 1,5 bis 5 t Nutzlast	Lastzüge Zugfahrzeug 1,5 bis 5 t Nutzlast	Lastkraftwagen über 5 t Nutzlast	Lastzüge Zugfahrzeug über 5 t Nutzlast
Fahrzeugbestand am 1. Juli 1956 (im Verkehr befindliche Fahrzeuge) — nach KBA — in 1000	2 041	1 809	24,7	97	266	216*)	(110)	51,8**)	(43,0)
Jahresfahrleistung in km — nach Dreskornfeld —	8 000	20 800	44 000	25 000	13 500	31 000	25 000	52 000	40 000
davon auf klassifizierten Straßen in v. H. (geschätzt)	50	70	60	50	50	60	80	85	95
Durchschnittliche Auslastung (Personen bzw. v. H. der Nutzlast) (geschätzt)	1,1	1,5	22	25	35	42	43	45	48

*) darunter 110 000 überwiegend in Lastzügen benutzt

**) darunter 43 000 überwiegend in Lastzügen benutzt

9. Die vorstehende Übersicht ergibt folgendes:

a) *Krafträder, Roller* und *Personenkraftwagen* überdecken ihre Straßenkosten aus dem Steueraufkommen.

b) Für den *Omnibusverkehr* ist nachstehend die Entwicklung der Straßenkosten (ohne anteilige Polizeikosten) in den Jahren 1961 bis 1965 versuchsweise dargestellt worden:

1956	1961	1962	1963	1964	1965	1976
Millionen DM						
116,0	153,0	160,7	171,5	182,7	194,5	355,0

Das Steueraufkommen der Omnibusse betrug 1956, soweit es auf die Fernverkehrsstraßen entfällt, rd. 45 Millionen DM. Umgerechnet auf die in Aussicht genommenen Sätze des Straßenbaufinanzierungsgesetzes ergibt dies einen Betrag von 51 Millionen DM. Da der Omnibusverkehr bis 1965 voraussichtlich noch um 25 v. H. — mit abfallenden Zuwachsraten — anwachsen wird, so wird sich das Steueraufkommen bis 1965 auf 64 Millionen DM erhöhen. Das ergibt eine Unterdekkung anteiliger Straßenkosten (ohne Polizeikosten) im Omnibusverkehr von 65 Millionen DM im Jahre 1956 und 131 Millionen DM im Jahre 1965. Von den rd. 24 Mrd. geleisteten Personen-km des Omnibusverkehrs entfielen 1956 rd. 60 v. H. auf die Fernverkehrsstraßen oder 14,5 Mrd. Personen-km. Gleichbleibende Verhältnisse vorausgesetzt, werden 1965 danach 18 Mrd. Personen-km auf die Fernstraßen entfallen. Das bedeutet, daß die *Subvention des Omnibusverkehrs von knapp 0,5 Pf auf rd. 0,7 Pf* steigen wird. Es erscheint keineswegs sicher, daß das Steueraufkommen sich parallel zur Erhöhung der im Omnibusverkehr geleisteten Personen-km entwickelt (Großraumwagen; Ausnutzung der Platzkapazität usw.).

c) Für die *Schwerlastkraftwagen* und *Schwerlastzüge* ergibt sich für 1956 nachstehendes Bild:

Rd. 90 v. H. der dem Güterverkehr zuzurechnenden Straßenkosten entfallen auf Lastkraftwagen und -züge (Schwerfahrzeuge mit mehr als 1,5 t Nutzlast der Zugfahrzeuge), während die restlichen 10 v. H. die Kombiwagen und die Lkw bis 1,5 t Nutzlast betreffen. Dabei steigen die Wegekosten je Fahrzeug-km von 4,2 Pf für die Kombiwagen und Lkw bis 1,5 t bis 2,5 Pf bei Fahrzeuden schwereren Lastkraftwagen und -zügen. Da jedoch die 363 000 Kombiwagen und Lkw bis 1,5 t Nutzlast zusammen nur eine Frachtleistung von 625 Millionen Netto-t/km erbringen, während die 268 000 Lkw und Lkw-Züge über 1,5 t Nutzlast 27,5 Mrd. Netto-t/km leisten, so zeigt die Belastung des Netto-t/km eine stark abfallende Tendenz, nämlich von 20 Pf bei Kleinlastwagen bis 1,5 t (einschließlich Kombiwagen) bis auf 4,5 Pf bei Lastkraftwagen und -zügen über 1,5 t Nutzlast. Der Transport von Gütern mit Schwerfahrzeugen verursacht demnach die geringsten Wegekosten je beförderte Einheit. Das der Fahr- und Transportleistung auf den Fernverkehrsstraßen zuzuordnende Steueraufkommen verläuft in der gleichen Tendenz, nämlich von 18,4 Pf (nach dem Straßenbaufinanzierungsgesetz) bei Kombiwagen und Lkw bis 1,5 t Nutzlast auf 17,2 Pf bei gen über 1,5 t Nutzlast. Infolge der hohen Ladefähigkeit und der besseren Ausnutzung der Schwerlastzüge sind die Straßenkosten bei den Schwerlastzügen je geleisteten Netto-t/km am niedrigsten; das Steueraufkommen je Netto-t/km ist bei den Schwerfahrzeugen jedoch relativ noch niedriger.

Geht man von den vorliegenden Zahlen aus, so würde der *Lkw bis 1,5 t (einschließlich Kombiwagen) mit 1,6 Pf je geleisteten Netto-t/km und der Lkw über 1,5 t im Durchschnitt mit 1,9 Pf subventioniert. Danach trägt der schwere Lkw etwa die Hälfte seiner Wegekosten.*

Dieses *vorläufige Ergebnis* zeigt, *daß eine Subvention des Lastkraftwagens vorliegt.*

Es steht in Übereinstimmung mit dem Gutachten des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, dem Gutachten von Professor R. Meyer (Bern) und dem Gutachten der Wirtschaftsprüfer Dr. Morgenthaler und Dr. Wollert: Das Gutachten des Wirtschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium „Grundsätze für die Aufbringung der Kosten der Verkehrswege" (Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats Nr. 3), das von 30 Mrd. DM Wiederbeschaffungswert der Straßen (1953/54) und einer 70 %igen Anlastung auf den Kraftwagen ausgeht, hat zwar die anteilige Belastung der verschiedenen Fahrzeugtypen nicht untersucht, kommt aber zu dem Ergebnis, daß der Lkw zu wenig besteuert ist und daß bei einer gleichartigen Belastung mit Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer je gefahreten Verteilung des Sollstraßenaufwands in der Mehrsteuern jährlich erhoben werden müßten:

Opel Lkw	1,5 t	+	193,06	DM
Daimler Benz	3,5 t	+	1 561,78	DM
Büssing	8 t	+	7 849,21	DM
Büssing	12 t	+	11 826,50	DM
Schenk-Anhänger	8 t	+	2 642,—	DM
Schenk-Anhänger	17,5 t	+	6 083,04	DM

Das Gutachten des Delegierten für Wirtschaftsfragen beim Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement Professor R. Meyer über „Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Motorfahrzeugverkehr und Staat" (1952) kommt zu dem Ergebnis, daß bei einer wirtschaftlich begründeten Verteilung des Sollstraßenaufwands in der Schweiz der Personenwagen nur 14 v. H., der schwere Lastwagen aber 120 v. H. mehr zu leisten hätte als damals. Das Belastungsverhältnis würde 1 : 9 betragen.

Die Wirtschaftsprüfer Dr. Morgenthaler und Dr. Wollert kommen in ihrem „Gutachten über die Deckung der vom Güterkraftverkehr verursachten Straßenkosten" (15. Februar 1958), das nur

den Mehrwert der Straßen gegenüber 1913 im Betrage von 13 bis 15 Mrd. DM berücksichtigt, bei den Schwerlastzügen im gewerblichen Güterfernverkehr zu folgender Unterdeckung (70 000 km Jahresfahrleistung und 65 v. H. Auslastung):

	14,5 t	18,5 t	20 t	20 t
	DM je Jahr			
Unterdeckung der Lastzüge vor dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 . .	17 870,0	21 580,0	24 430,0	29 030,0
nach dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 . .	12 960,0	15 950,0	18 010,0	21 090,0

Dabei rundet das Gutachten, wie es selbst betont, durchweg zugunsten des Lastkraftwagens ab.

Bei knapp 14 000 Lastzügen des allgemeinen gewerblichen Güterfernverkehrs mit einer Durchschnittsnutzlast von 20 t würde dies eine Unterdeckung von 252 Millionen DM und bei 5000 Lastzügen des gewerblichen Bezirksgüterfernverkehrs mit einer durchschnittlichen Nutzlast von rd. 14,5 t eine Unterdeckung von 65 Millionen DM ergeben. Diese Unterdeckung wird sich bei Annahme des Straßenbaufinanzierungsgesetzes um etwa $^{1}/_{5}$ ermäßigen.

10. Die *Kommission* hat es *nicht als ihre Aufgabe betrachtet, Vorschläge für die Beseitigung der Unterdeckung der Wegekosten der verschiedenen Verkehrsträger zu machen.* Sie hat die Subventionierung der Wegekosten durch den Staat nur bei der Bemessung des Verzinsungsanspruchs des Bundes gegenüber der DB berücksichtigt. Sie glaubt aber, darauf aufmerksam machen zu dürfen, daß es besonders im Hinblick auf die höhere Komprimierbarkeit des Dieselkraftstoffs keine technischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkte für eine unterschiedliche steuerliche Belastung des Dieselkraftstoffs und des Vergaserkraftstoffs gibt. Außerdem erscheint die Bemessung der Steuer nach dem Volumen unter dem Gesichtspunkt, daß durch die Steuer eine Abgeltung der Wegekosten erfolgen soll, weniger zweckmäßig als eine solche nach dem Gewicht oder gar dem verwertbaren Brennstoffgehalt. Zur Zeit beträgt der Unterschied in der Besteuerung zwischen dem höher belasteten Vergaserkraftstoff (VK) und der Besteuerung des Dieselkraftstoffs (DK) 6,38 Pf je Liter oder 11,7 Pf je kg. Durch das in Aussicht genommene Straßenbaufinanzierungsgesetz soll die Besteuerung des VK um 1,095 Pf je Liter und des DK um 3,995 Pf je Liter heraufgesetzt werden. Auf das Gewicht bezogen, ergibt dies einen Unterschied von 8,36 Pf je kg oder 36,8 v. H. der steuerlichen Belastung des Dieselkraftstoffs oder 26,8 v. H. auf den höher besteuerten VK. Die derzeitige Regelung stellt daher eine starke steuerliche Bevorzugung der Dieselmotoren dar, für die bei der derzeitigen Versorgungslage mit Kraftstoffen keine volkswirtschaftliche Rechtfertigung mehr besteht. Bei einem weiteren Anwachsen der Wegekosten des Straßenverkehrs besteht daher in der Anhebung der Besteuerung des DK noch eine erhebliche Reserve.

Dasselbe gilt für die Kraftfahrzeugsteuer, die bei den Personenkraftwagen nach dem Hubraum und bei den Lastkraftwagen nach dem Gesamtgewicht (also einschließlich möglicher Nutzlast) bemessen wird. Legt man der Besteuerung eine durchlaufende Belastung nach dem Gesamtgewicht zu Grunde und geht man davon aus, daß der Volkswagen in der gleichen Höhe besteuert werden soll wie bisher, nämlich mit jährlich 173 DM, so würde dies, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist, zu einer wesentlich stärkeren Belastung der Lastkraftwagen und Lastzüge führen.

Kraftfahrzeugsteuer in DM

Lkw und Lastzüge im Gesamtgewicht von

	VW	12 t Lkw	16 t Lkw	24 t Lastzug	32 t Lastzug
Geltendes Recht (seit 1955)	173,—	1 475,—	2 135,—	2 950,—	4 250,—
Nach dem Entwurf des Straßenbaufinanzierungsgesetzes	173,--	1 732,50	2 547,50	3 465,--	5 095,—
Neuer Vorschlag mit Progression nach dem Straßenbaufinanzierungsgesetz	173,—	2 512,50	3 587,50	5 025,—	7 175,—

Eine stärkere Erhöhung der Kraftfahrzeugsteuer für die Schwerlastkraftwagen und -züge erscheint auch schon deshalb empfehlenswert, weil ihr Brennstoffverbrauch und damit ihr Beitrag zu den Straßenkosten nicht mit der tonnenkilometrischen Leistung proportional verläuft, sondern dahinter zurückbleibt. Ob es zweckmäßig ist, die Besteuerung nach dem Gewicht auch auf die Personenkraftwagen auszudehnen, bedarf noch eingehenderer Untersuchungen, da damit das Bestreben gefördert wird, möglichst an Gewicht einzusparen; dies aber würde sich auf die Straßensicherheit nachteilig auswirken.

Nach dem Entwurf des Straßenbaufinanzierungsgesetzes sind für 200 kg Gesamtgewicht bis 2 t Gesamtgewicht ein Grundbetrag von 22 DM (bisher 20 DM) und ab 2 t ein Steigerungssatz von 1,50 DM je t (bisher 1 DM je t) zu entrichten. Wählt man dagegen das Gesamtgewicht des Volkswagens als Ausgangspunkt, so ergibt sich bei obigem Vorschlag ein Grundbetrag von 35 DM und ein Steigerungssatz von 1,50 DM.

III. Die Wegekosten der Binnenschiffahrt

1. Die Ermittlung der Wegekosten der Binnenschiffahrt ist weniger problematisch als für den Straßenverkehr. Nach einer vorläufigen Ermittlung der Abteilung Wasserbau des Bundesverkehrsministeriums stellen sich die Wiederbeschaffungskosten der Binnenschiffahrtswege wie folgt:

	km	Wiederbeschaffungswerte Millionen DM	Anteil der Binnenschiffahrt in v. H.	Anteil der Binnenschiffahrt Millionen DM
Regulierte Flüsse	1 594,5	465,7	*33,3*	155,078
Kanalisierte Flüsse	1 264,2	1 894,5	*53,0*	1 004,085
Kanäle	866,0	1 969,6	*83,2*	1 638,700
Talsperren		260,9	*25,0*	65,000
Insgesamt	3 724,7	4 590,7		2 862,863
Davon Wasserstraßen im Bau	415,6	782,8		406,269
	3 309,1	3 807,9		2 456,594

Die tatsächliche Länge der Binnenwasserstraßen wird mit 3 859,2 km (ohne Binnenwasserstraßen der Länder- und Seeschiffahrtsstraßen) angegeben; davon entfallen 128,7 km auf Grenzstrecken, so daß die Wegekostenlänge 3 730,5 km ergibt.

Die Schätzungen der Wiederbeschaffungswerte scheinen eher zu niedrig als zu hoch angesetzt zu sein. Es sind darin 165,440 Millionen DM Grundstücks- und Grunderwerbskosten enthalten, von denen rd. 128,1 Millionen DM auf den Verkehrsanteil entfallen.

Von dem Verkehrsanteil der Wiederbeschaffungswerte entfallen

	Millionen DM
auf abgabepflichtige Binnenwasserstraßen	2 162,6
auf abgabefreie Binnenwasserstraßen und auf Talsperren	291,6
zusammen	2 454,2

Die regulierten Flüsse — insbesondere Rhein und Donau — sind mit Ausnahme von Schleusungsgebühren an der Mosel und an der Weser abgabefrei. Dasselbe gilt für die kanalisierte Donau im Gebiet des Wasser- und Schiffahrtsamts Passau.

Vom Wiederbeschaffungswert der Wasserstraßen entfallen auf den erneuerungspflichtigen Teil

	Millionen DM
bei den abgabepflichtigen Binnenwasserstraßen	1 313,9
bei den abgabefreien Binnenwasserstraßen und bei Talsperren	293,8
zusammen	1 607,7

Davon betreffen 1 079,4 Millionen DM den Verkehrsanteil.

2. Bei ausreichender Unterhaltung kann der Funktionswert der Binnenschiffahrtswege voll aufrechterhalten werden. Insoweit bedarf es keiner Berechnung von Abschreibungen auf diese Werte. Ein Teil der vorgenommenen Investitionen, wie z. B. Schleusen, Schiffshebewerke usw., ist jedoch erneuerungsbedürftig und muß regulär abgeschrieben werden. Der Abschreibung dieser Werte sind hinsichtlich der Ermittlung der mittleren Lebensdauer die Grundsätze der Bundesvermögensrechnung zu Grunde gelegt worden. Dabei sind aber die abschreibungsbedürftigen Werte nicht nach einzelnen Anlagenkategorien aufgeteilt worden, sondern

es wurde für die Gesamtanlagen eine mittlere Lebensdauer ermittelt. Ob die danach ermittelten Abschreibungssätze ausreichend bemessen sind, wird sich erst zeigen, wenn die Unzulänglichkeiten der Ermittlungsmethoden ausgeräumt sein werden.

Bei rd. 84 v. H. aller abschreibungsbedürftigen Anlagen ist eine mittlere Lebensdauer von 100 Jahren unterstellt. Nur bei 16 v. H. liegen die Abschreibungssätze zwischen 1,1 v. H. und 3,3 v. H. p. a. Die auf diese Weise errechneten Gesamtabschreibungen der den Verkehrsteil betreffenden Investitionen belaufen sich auf nur 11,056 Millionen DM im Jahr bei insgesamt 17,578 Millionen DM kalkulatorischen Abschreibungen. Die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung vertritt den Standpunkt, daß diese Abschreibungen bei der Wegekostenrechnung nicht besonders berücksichtigt zu werden brauchen, da ihre laufenden Unterhaltungsaufwendungen so bemessen seien, daß die Wiederanlage der verrechneten Anlagenabschreibungen darin enthalten sei. Das würde aber zur Folge haben, daß der volle Wiederbeschaffungspreis zu verzinsen wäre. Das ergäbe für den erneuerungspflichtigen Teil der der Binnenschiffahrt dienenden Anlagen eine Mehrverzinsung von 10,5 Millionen DM. Die *Kommission* kann sich daher, ohne zu einem wirtschaftlich unzutreffenden Ergebnis zu kommen, der obengenannten Auffassung anschließen.

Bedenken bestehen lediglich in der Richtung, daß in den Unterhaltungsaufwendungen der Binnenwasserstraßen auch sogenannte außerordentliche Reparaturen enthalten sind, die unregelmäßig anfallen, und die, wenn sie aktiviert und zeitanteilig abgeschrieben werden würden, auch noch eine zusätzliche Zinsbelastung nach sich ziehen würden. Da die Wasser- und Schiffahrtsverwaltung ihre laufenden Aufwendungen relativ nach dem letzten Zehnjahresdurchschnitt und absolut auf Grund der Aufwendungen des Jahres 1957 ermittelt hat, besteht die Wahrscheinlichkeit, daß sie als Ganzes eher zu knapp als zu reichlich gerechnet hat. Für die Zwecke der *Kommission* waren die vorläufigen Berechnungen, die sich an im Gange befindliche Erhebungen der Abteilung Wasserbau des Bundesverkehrsministeriums anlehnten, ausreichend; es ist zu erwarten, daß bei der endgültigen Auswertung auch Änderungen der Methoden vorgenommen werden und sich dadurch die Ergebnisse noch ändern werden.

3. Die laufenden Aufwendungen der öffentlichen Hand für die abgabepflichtigen und abgabefreien Binnenwasserstraßen setzen sich wie folgt zusammen (1957):

Deutsche Binnenwasserstraßen ohne Saarland	Betrieb (Schiffahrtsverkehr)	Unterhaltung der nicht erneuerungspflichtigen Anlagen	Unterhaltung der erneuerungspflichtigen Anlagen	Erneuerung der erneuerungspflichtigen Anlagen	Personalausgaben der Ämter, Direktionen und sonstige anteilige Personal- und Sachanlagen***)	Gesamtausgaben	davon Anteil des Verkehrs	Verkehrsausgaben	Verkehrseinnahmen	Verkehrsleistung in Millionen DM t/km
	Millionen DM									
regulierte Flüsse	0,394	6 909	9,418	0,670	11,011	28,402	33,3	9,471	0,017*)	23 216,6
im Bau	0,039	0,236	1,690	—	0,974	2,939[x])	—	—	—	1 530,6
kanalisierte Flüsse	1,259	2,563	5,527	1,010	5,967	16,326	49,9	8,147	4,682**)	1 705,8
im Bau	0,256	0,903	1,934	—	1,874	4,967[x])	—	—	0,287	667,6
Kanäle	2,861	3,448	11,614	1,566	10,598	30,087	75,5	22,683	23,849	5 998,0
im Bau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
insgesamt . . .	4,809	14,059	30,183	3,246	30,424	32,721	—	40,301	28,835	33 118,6
								0,522[xx])		

*) Schleusungen außerhalb der Betriebszeit an der Weser und Schleusungen in Koblenz (Mosel)

**) keine Einnahmen auf Donau und Aller; kein Schiffsverkehr auf Werra und oberer Ems

***) ohne anteilige Pensionen

x) nicht auf Verkehr aufgeschlüsselt, obwohl z. B. beim Neckarkanal Heilbronn–Stuttgart bereits Einnahmen von 0,287 Millionen DM erzielt wurden

xx) Einnahmen aus Schiffseichungen, -untersuchungen usw. Die Personalausgaben hierfür sind in den Gesamtausgaben enthalten.

Die der Binnenschiffahrt nicht zugerechneten Aufwendungen betreffen Ausgaben für außerverkehrliche Aufgaben, vorwiegend der Wasserwirtschaft.

4. Nach abgabefreien und abgabepflichtigen Binnenwasserstraßen gegliedert verteilen sich die laufenden Aufwendungen, die Zinsen, die Gesamtaufwendungen und Einnahmen wie folgt:

	Verwaltungsaufwendungen	Verzinsung der Anlagen	Gesamtaufwendungen	Einnahmen aus Schifffahrtsabgaben	Subventionen (Unterdeckung)	Verkehrsleistungen in Millionen DM t/km	Subvention pro t/km in Pf
	in Millionen DM						
Abgabefreie Wasserstraßen einschließlich Aller und Donau	10,224	14,580	24,804	0,017	24,787	24 873,0	0,0995
Abgabepflichtige Wasserstraßen . .	30,077	108,130	138,207	28,531	109,369	8 245,6	1,3280
				0,287			
	40,301*)	122,710	163,011	28,835	134,176	33 245,6***)	0,403
Sonstige Verkehrseinnahmen . . .				0,522	0,522		
				29,357**)	133,654		

*) ohne die Aufwendungen der im Ausbau befindlichen Wasserstraßen; und zwar Rhein: Basel/Neuburgweien; Neckar: Heilbronn/Plochingen; Main: Bamberg/Kitzingen und Mittelweser: Minden/Dörverden

**) einschließlich 0,287 Millionen DM Einnahmen aus im Bau befindlichen Wasserstraßen

***) einschließlich 2,193 Millionen t/km aus im Bau befindlichen Wasserstraßen

In den Jahren 1959 bis 1962 werden jährlich etwa 225 Millionen DM neu investiert. Davon entfallen auf den Bund nur 90 Millionen DM. Bei Fortführung eines jährlichen Investitionsvolumens bis 1965 können folgende Anlagen fertiggestellt werden:

		km
Neckar:	Heilbronn bis Stuttgart	74,6
Main:	Kitzingen bis Bamberg	112,3
Mittelweser	. . . .	123,1
Mosel	. . . .	224,0
		534,0

5. Im Ausbau verbleiben alsdann noch der Rhein im Bereich der Wasser- und Schiffahrtsdirektion Freiburg mit 91,0 km, der Neckar von Stuttgart bis Plochingen mit 14,6 km (nach 1970) und die neu hinzukommende Kanalstrecke Bamberg—Nürnberg mit 66,0 km. Dabei wird die Mosel nach ihrer Kanalisierung in die abgabepflichtigen Binnenwasserstraßen einbezogen werden. Die laufenden Ausgaben für Betrieb, Unterhaltung und gewöhnliche Erneuerung der neuen Binnenwasserstraßen können mit 27 000 DM je km und Jahr angesetzt werden. Die Gesamtausgaben würden sich daher bis 1965 auf 87,6 Millionen DM erhöhen, von denen 49,7 Millionen DM dem Verkehr zuzurechnen sind. Gleichzeitig werden die Zinsen sich um 62,5 Millionen DM auf 170,6 Millionen DM erhöhen. Die der Binnenschiffahrt zuzurechnenden Gesamtaufwendungen würden somit bis 1965 auf 220,3 Millionen DM im Jahr ansteigen. Demgegenüber werden sich die Einnahmen (einschließlich künftiger Einnahmen auf dem Moselkanal in Höhe von 5,0 Millionen DM) auf 55,0 Millionen DM bis 60,0 Millionen DM erhöhen, und zwar je nach der Verteilung des Beförderungszuwachses auf die abgabefreien und abgabepflichtigen Wasserstraßen. Die Unterdeckung der Binnenwasserstraßenkosten würde sich bei einer Einnahmesteigerung auf nur 52,5 Millionen DM im Jahre 1965 somit im Mittel auf 167,8 Millionen DM belaufen. *Bezogen auf eine Verkehrsleistung von 40,2 Mrd. Netto-t/km würde sich die Subvention danach auf 0,417 je t/km stellen, sich also nicht erhöhen. Die Kommission ist der Auffassung, daß auf Grund der vorgenommenen Tariferhöhungen sogar mit nicht unerheblich höheren Schiffahrtsabgaben gerechnet werden kann.*

Im übrigen ist — wie die Tabelle in Ziffer 4 zeigt — darauf hinzuweisen, daß die Subventionierung der Binnenschiffahrt als Ganzes in erster Linie auf den ungedeckten Kosten der abgabepflichtigen Wasserstraßen (1,328 Pf je t/km) und nur in geringfügigem Maße auf den ungedeckten Kosten der abgabefreien Wasserstraßen (0,0995 Pf je t/km) beruht.

6. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist in vieler Hinsicht ungenau. Einmal fehlt bei den Gehältern ein Zuschlag für anteilige Pensionen, sodann sind 1957 bei rd. 11,0 Millionen DM Abschreibungen nur 3,2 Millionen DM für gewöhnliche Erneuerungen ausgegeben worden. Dieser Fehler wird jedoch dadurch korrigiert, daß auf die Wiederbeschaffungswerte, auch soweit sie abgeschrieben werden, volle Zinsen gerechnet wurden. Außergewöhnliche Erneuerungen sind in den oben erwähnten Aufwendungen nicht enthalten. Weiterhin sind in den Personal- und Sachaufwendungen auch solche der Hoheitsverwaltung (in der Hauptsache polizeiliche Aufgaben) miteingeschlossen. Diese werden jedoch von der Wasser- und Schiffahrtsverwaltung als geringfügig bezeichnet. Jedenfalls sind sie von geringerem Gewicht als die Nichtberücksichtigung der anteiligen Pensionen. Die Unterdeckung der Wegekosten der Binnenschiffahrt ist also in jedem Falle größer als die oben ermittelten Werte, zumal auch die Aufwendungen der im Bau befindlichen und zum Teil schon befahrenen kanalisierten Flüsse im Jahre 1957 dem Binnenschiffsverkehr noch nicht zugeschrieben worden sind. Außerdem bleibt es fraglich, ob die Kosten der Talsperren nur die Wasserwirtschaft und die abgabefreien Wasserstraßen betreffen, oder ob davon nicht ein Teil auch den abgabepflichtigen Wasserstraßen zuzurechnen wäre.

7. Auf den deutschen Flüssen können auf Grund internationaler Verpflichtungen zum größten Teil keine Abgaben erhoben werden. Man wird jedoch die Wasserstraßen hinsichtlich der Subventionierung der deutschen Binnenschiffahrt als eine Einheit betrachten müssen. Diese Subventionierung erstreckt sich aber nicht nur auf die Unterdeckung der Wegekosten, sondern auch auf steuerliche Begünstigungen, die in Abschnitt D des II. Berichtsteils behandelt worden sind.

Welche Möglichkeiten gegeben sind, die Schiffahrtsabgaben ganz allgemein zu erhöhen, hat die *Kommission* nicht untersucht. Sie haben sich von 0,2959 Pf je t/km im Jahre 1950 auf 0,4398 Pf je t/km im Jahre 1958 erhöht. Dabei ist zu berücksichtigen, daß die Zufahrt zu den Beneluxhäfen auf dem Rhein abgabenfrei ist, während die deutschen Seehäfen nur über abgabepflichtige Kanäle erreicht werden können, es sei denn, die deutsche Binnenschiffahrt nimmt — wie es heute im Verkehr mit Emden zum Teil geschieht — ihren Weg über die abgabefreien holländischen Kanäle. Die Abgabensätze sind außerordentlich differenziert. Für das gleiche Gut und auf dem gleichen Streckenabschnitt bestehen je nach Herkunft, Bestimmung oder Verwendungszweck des Gutes sehr unterschiedliche Abgabensätze.

IV. Die Wegekosten der Deutschen Bundesbahn

1. Eine Berechnung der Wegekosten aller deutschen Eisenbahnen war nicht möglich, da hierfür keine entsprechenden Unterlagen zur Verfügung standen. Die nachstehende Untersuchung erstreckt sich daher nur auf die DB.

2. Geht man nach den gleichen Methoden wie bei der Binnenschiffahrt und im Straßenverkehr vor *), so ergeben sich für die DB nachstehende Werte:

*) Dabei werden — im Gegensatz zur Binnenschiffahrt — einige örtliche Anlagen der Güterbahnhöfe, die den Binnenhäfen entsprechen würden, nicht ausgeschieden. Ebenso werden im Vergleich zur Straße die Grundstückskosten bis 1890 nicht eliminiert.

Fahrweg der DB — 3. Dezember 1957 —

	Fortgeschriebener Anschaffungswert	Wertberichtigung	Nettowert	Wiederbeschaffungswert	Abschreibungsbetrag	Zinssatz in v. H.	Zinsbetrag	Unterhaltungsaufwand (Soll)
	in Millionen DM						in Millionen DM	
80 v. H. Grundeigentum	1 027,1	—	1 027,1	—	—	5,0	51,3	—
Bahnkörper und Nebenanlagen	2 841,8	356,2	2 485,6	2 749,8	9,0	5,0	137,5	25,7
Einfriedung der freien Strecken	59,5	52,9	6,6	98,7	0,7	5,0	4,9	5,5
Wegübergänge in Schienenhöhe	352,5	222,1	130,4	470,4	6,7	3,8	17,9	6,8
Unter- und Überführungen	1 203,3	827,0	376,3	1 513,1	18,3	3,9	59,0	15,2
Durchlässe und Brücken	1 782,1	1 166,4	615,7	2 286,1	28,2	3,9	89,2	13,3
Tunnel und Untergrundbahnen	910,9	651,6	259,3	1 095,2	7,5	5,0	54,7	3,0
Oberbau	6 164,8	3 943,0	2 221,8	9 868,6	343,7	3,24	319,7	398,0
Signalanlagen	1 209,4	685,1	524,3	1 541,1	37,2	3,5	53,9	73,0
50 v. H. Fernmeldeanlagen	319,9	147,4	172,5	276,6	8,6	3,5	9,7	23,7
11 v. H. Bahnhöfe und Haltepunkte	602,4	419,0	183,4	748,1	9,3	3,9	29,2	22,8
10 v. H. der Werkstättenanlagen der Betriebswerke	27,8	19,2	8,6	34,9	0,6	3,7	1,3	1,3
50 v. H. der außergewöhnlichen Anlagen	64,1	16,3	47,3	64,1	0,8	3,9	2,5	5,5
	16 565,6	8 506,7	8 058,9	20 746,7	470,6		830,8	593,8

3. Die Abgrenzung der Anlagen beruht auf einer früheren, nicht speziell für diesen Bericht angeforderten Untersuchung der DB. Das Ergebnis wurde von der *Kommission* übernommen, obwohl Zweifel darüber bestehen, ob man die gesamten Signalanlagen und die Hälfte der Fernmeldeanlagen als Investitionen des Fahrweges ansehen kann, und ob es nicht zweckmäßiger wäre, sie ganz oder doch überwiegend als Betriebsinvestitionen zu betrachten. Ihre Einbeziehung in die Rechnung verteuert die Kosten des Fahrwegs der DB und bringt sie im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern in eine ungünstigere Ausgangslage.

4. Als Zinssatz wurden 5 v. H. p. a. auf den halben Wiederbeschaffungswert unter besonderer Berücksichtigung der Vorfinanzierung der Gesamt-Investitionen während der ersten Hälfte ihrer Lebensdauer berechnet. Die angegebenen Zinssätze beziehen sich auf die vollen Wiederbeschaffungswerte.

Die Wegekosten der DB errechnen sich danach wie folgt:

	Millionen DM
Abschreibung bzw. Erneuerung	470,6
Unterhaltung	593,8
Verzinsung	830,8
Bewachung (1958)	170,0
	2 065,2

Die Bedienung der Signal- und Fernmeldeanlagen ist voll dem Betrieb zugerechnet worden; es sind lediglich die Personalkosten des Bahnbewachungsdienstes einschließlich anteiliger Pensionen, gesetzlicher und freiwilliger sozialer Leistungen in die Wegekosten mit aufgenommen. Bei einer großzügigen Auslegung der Wegekosten hätte man auch noch die Verzinsung des der Vorhaltung dienenden

Materials in die Wegekosten einkalkulieren können. Da dieser Posten bei den Straßen und Wasserstraßen nicht bekannt war, ist seine Berücksichtigung auch bei der DB unterblieben.

5. Die Wegekosten entfallen etwa zu 40 v. H. auf den Personenverkehr und zu 60 v. H. auf den Güterverkehr. Die jährliche Aufteilung schwankt mit der wechselnden Inanspruchnahme des Eisenbahnnetzes durch die beiden Verkehrszweige. Infolgedessen führt ein Rückgang des Wagenladungsverkehrs z. B. zwangsläufig zu einer Verteuerung des Personenverkehrs. Die Aufteilung der Kosten ergibt somit folgendes Bild:

	Wegekosten ohne Zinsen	Zinsen	insgesamt
	Millionen DM		
Güterverkehr	740,6	498,5	1 239,1
Personenverkehr	493,8	332,3	826,1
insgesamt	1 234,4*)	830,8	2 065,2*)

*) einschließlich 147,0 Millionen DM Pensionen

6. Nach Verrechnung der vollen Wegekosten ohne Zinsen schließt der Güterverkehr (1957) ohne Nebenerträge wie folgt ab:

	Millionen DM (1957)
Wagenladungsverkehr	+ 543,0
Stückgutverkehr	— 331,7
Expreßgutverkehr	— 143,9*)
	+ 67,4

*) einschließlich Post- und Gepäckbeförderung

Dieses Betriebsergebnis bedarf jedoch der Berichtigung sowohl auf der Aufwand- als auch auf der Einnahmeseite. Zunächst sind im Betriebsergebnis 878,1 Millionen DM Versorgungsbezüge berücksichtigt, von denen 461,0 Millionen DM (= 52,5 v. H.) den Güterverkehr betreffen. Die tatsächliche Versorgungslast beträgt nach einem versicherungsmathematischen Gutachten 432,5 Millionen DM. Davon entfallen auf den Güterverkehr 227,0 Millionen DM, von denen 167,3 Millionen DM die Verzinsung des Pensionsfonds darstellen. Außerdem fehlt auf der Aufwandseite noch die Verzinsung des rollenden Materials und der übrigen Verkehrsanlagen des Güterverkehrs mit rd. 506,0 Millionen DM (Verzinsung auf Zeitwerte).

Auf der Einnahmeseite sind 22 Millionen DM zu berücksichtigen, die als Minimum der Mindereinnahmen auf Grund politisch bedingter Tarife anzusehen sind. Außerdem kann das Betriebsergebnis beim Güterverkehr nicht unwidersprochen verwertet werden. Es sind darin die Verluste des Stückgutverkehrs und des Expreßgutverkehrs mit enthalten, die im wesentlichen auf unzureichenden und strukturell falschen Tarifen, daneben aber auch auf einer unzweckmäßigen Umschlagtechnik und Verkehrsbedienung beruhen. Wie in den betreffenden Berichtsabschnitten ausgeführt, vertritt die *Kommission* die Meinung, daß von den Verlusten des Stückgutverkehrs rd. 200 Millionen DM und denen des Expreßgutverkehrs rd. 100 Millionen DM hereingeholt werden könnten.

Berücksichtigt man vorstehende Berichtigungen, so ergeben sich folgende Rentabilitätsverhältnisse des Güterverkehrs:

	Millionen DM (1957)
Güterverkehr (Ziffer 6)	+ 67,4
Altpensionen (Pensionsfonds I)	+ 461,0
Pensionsrückstellung für Anwartschaften (Pensionsfonds II)	— 227,0
Mindererträge aus politischen Sonderlasten	+ 22,0
Verbesserung der Einnahmen 1958 durch Tariferhöhung	+ 80,0
nicht berichtigter Verlust des Stückgutverkehrs	+ 200,0
nicht berichtigter Verlust des Expreßgutverkehrs	+ 100,0
	+ 703,4

In obigen Beträgen sind bereits 167,3 Mill. DM Verzinsung des Pensionsfonds mitenthalten. An Zinsen sind aufzubringen:

	Millionen DM
für Wegekosten (vergleiche Ziffer 5)	498,5
für rollendes Material, Güterbahnhöfe usw.	506,0
	1 004,5
davon bereits durch Verzinsung des Pensionsfonds aufgebracht	— 167,3
noch zu deckende Zinsen	837,2

Es bleiben somit 133,8 Millionen DM ungedeckte Zinsen (703,4 Millionen DM Überschuß Güterverkehr ohne Zinsendienst ./. 837,5 Millionen DM noch zu deckende Zinsen). Diese ungedeckten Zinsen sind auf die kalkulatorischen Zinsen der verschiedenen Anlagen einschließlich Fahrzeuge gleichmäßig zu verteilen. Es entfallen alsdann 66,8 Millionen DM ungedeckte Zinsen auf den Fahrweg und die restlichen 67,8 Millionen DM auf die übrigen Anlagen einschließlich Fahrzeuge des Güterverkehrs. Bezogen auf eine Transportleistung von 57,9 Mrd. t/km (ohne Dienstguttransporte) stellt diese Unterdeckung des auf den Fahrweg usw. entfallenden

Zinsaufwands eine *Subvention des Staates* — durch Verzicht auf entsprechende Kapitalverzinsung — von *0,115 Pf je Netto-t/km dar.* Dabei ist allerdings nicht berücksichtigt, daß nach den Vorschlägen der *Kommission* 50 v. H. der Kosten der DB für die Vorhaltung und Bewachung der schienengleichen Wegübergänge durch die Straßenbaulastträger aufgebracht werden sollen. Da die DB hierfür zur Zeit etwa 170 Millionen DM aufwendet, würden ihr künftig nur 85 Millionen DM zufallen. Unter Berücksichtigung der Aufteilung Güterverkehr 60 v. H.: Personenverkehr 40 v. H. ergäbe dies 51 Millionen DM für den Güterverkehr, die von den Wegekosten und damit von der Subventionierung abzusetzen wären, wenn eine solche Regelung getroffen werden wird.

7. Im *Reisezugverkehr* sind folgende kalkulatorische Zinsen zu decken:

	Millionen DM
Zinsen des Fahrwegs	332,3
Verzinsung der Zeitwerte des rollenden Materials und der Bahnanlagen	397,0
	729,3

Diesem Betrag steht 1957 ein Betriebsverlust im Reisezugverkehr (ohne Zinsen) von 729,9 Millionen DM gegenüber. Darin ist ein Verlust aus gewissen Sozialtarifen mit 79 Millionen DM enthalten, der als politische Last angesehen und hier abgesetzt werden kann. Außerdem ermäßigt sich der Verlust durch die Berichtigung des von der Betriebsrechnung zu tragenden Pensionsaufwands um 211,6 Millionen DM. Im verbleibenden Pensionsaufwand des Reisezugsverkehrs von 205,5 Millionen DM sind 151,4 Millionen DM Rückstellungen enthalten, die auf die Verzinsung des Pensionsfonds entfallen und gegen kalkulatorische Zinsen aufgerechnet werden können, so daß die ungedeckten kalkulatorischen Zinsen danach noch 577,9 Millionen DM betragen. Nach Absetzung der genannten Korrekturposten verbleibt ein Betriebsverlust von 439,3 Millionen DM. Dieser ist im Verhältnis der Wegekosten (ohne Zinsen) von 493,8 Millionen DM (vgl. Ziffer 5) zu den Gesamtkosten von 2353,4 Millionen DM aufzuteilen. Das ergibt einen Betrag von 92,2 Millionen DM nicht gedeckter Wegekosten (ohne Zinsen). Da in dem Verlust bereits ein anteiliger Zinsaufwand von 151,4 Millionen DM enthalten ist, der gleichmäßig auf die kalkulatorischen Zinsen verteilt werden muß, so bleiben 263,3 Millionen DM kalkulatorische Zinsen des Fahrwegs ungedeckt.

Die ungedeckten Fahrwegkosten des Reisezugverkehrs belaufen sich danach insgesamt auf rd. 356 Millionen DM (92,4 Millionen DM ungedeckte Wegekosten ohne Zinsendienst + 263,8 Millionen DM noch zu deckende Zinsen). Bezogen auf eine Jahrestransportleistung von rd. 50,5 Mrd. Personen-km (ohne interne Transporte) stellt diese Unterdeckung des auf den Fahrweg usw. entfallenden Zinsaufwands eine *Subvention des Staates* — durch Verzicht auf entsprechende Kapitalverzinsung — von *0,879 Pf je Personen-km dar.*

Anlage II

Deutscher Bundestag
3. Wahlperiode

zu Drucksache 1602

Der Bundesminister für Verkehr
A 1 — Vp 300 — 92 Vmz II
Der Bundesminister der Finanzen
II B/7 — Ve 4000

Bonn, den 20. Juni 1960

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Mit Schreiben vom 10. Februar 1960 — abgedruckt in der Bundestagsdrucksache 1602 — haben wir den von der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn erstatteten Bericht über die Deutsche Bundesbahn vorgelegt und gleichzeitig gebeten, das Gutachten erst dann im Bundestag zur Beratung zu stellen, wenn die Stellungnahme der Bundesregierung vorliegt.

Das Bundeskabinett hat den Bericht in seiner Sitzung am 15. Juni 1960 behandelt und folgendes beschlossen:

1. Die von dem Bundesminister für Verkehr und dem Bundesminister der Finanzen vorgeschlagene Behandlung der grundsätzlichen Anregungen der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn wird gebilligt (vgl. Anlage 1).
2. Von dem Sofortprogramm, das die Bundesminister für Verkehr und der Finanzen vorschlagen, wird zustimmend Kenntnis genommen. Die beiden Minister werden beauftragt, die in ihre Zuständigkeit fallenden Maßnahmen durchzuführen (vgl. Anlage 2).

Bei seinen Beschlüssen geht das Bundeskabinett davon aus, daß die Deutsche Bundesbahn die in ihre Zuständigkeit fallenden Aufgaben zur Wiederherstellung der Wirtschaftlichkeit des Unternehmens beschleunigt durchführt.

Die übrigen Anregungen und Vorschläge der Prüfungskommission, welche aus zeitlichen Gründen nicht Gegenstand des Sofortprogramms sein können, sollen von den beteiligten Bundesministerien ebenfalls eingehend geprüft werden (vgl. Anlage 3).

Die Vorschläge, welche die Bundesregierung in ihrem Sofortprogramm aufgestellt hat, befinden sich in den wesentlichen Punkten auch im Einklang mit den Bestrebungen, die in den verschiedenen Gremien der europäischen Zusammenarbeit im Verkehr und von den meisten ihrer Mitgliedsländer verfolgt werden. Das gilt besonders für die weitere Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger, die Herbeiführung der Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrswege, eine beweglichere Tarifgestaltung und die Stärkung der Finanzkraft der Eisenbahnen für Zwecke der Modernisierung.

Der Vorstand der Deutschen Bundesbahn und der Präsident des Verwaltungsrats der Deutschen Bundesbahn sind über die Beschlüsse des Bundeskabinetts unterrichtet.

In Vertretung
Hettlage

In Vertretung
Seiermann

Anlage 1

Zu den grundsätzlichen Anregungen der Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn

I.

1. Die Kommission geht in ihrem Bericht von einem allgemeinen verkehrspolitischen Leitbild aus. Sie sieht in der DB einen konkurrierenden Wirtschaftsbetrieb, der nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt werden müsse. Der Preis solle in der Verkehrswirtschaft in vollem Umfang seine marktregelnde Funktion ausüben. Das setze voraus, daß die Geschäfte der DB nach eigenwirtschaftlichen Gesichtspunkten und in voller Verantwortung der Organe der DB geführt werden; die DB solle über den Preis und den Umfang ihres Verkehrsangebots selbst bestimmen (z. B. S. 8, 47, 48 und 112 der Drucksache 1602).

2. Bei ihren praktischen Vorschlägen sieht sich die Kommission allerdings gezwungen, von ihrem Leitbild in einigen Punkten abzuweichen. So hält sie z. B. im volkswirtschaftlichen Interesse die Beibehaltung der Betriebspflicht und — für Transporte auf Entfernungen von mehr als 100 km — auch die Beförderungspflicht der Eisenbahnen für geboten. Sie empfiehlt außerdem Festtarife und die Tarifveröffentlichungspflicht für alle Verkehrsträger und sieht für den BMV ein Einspruchsrecht vor.

II.

1. a) Den konkreten Empfehlungen der Kommission, die in ihrer Linie großenteils auch den von der Bundesregierung grundsätzlich gebilligten Vorschlägen des BMV entsprechen, kann in wesentlichen Punkten gefolgt werden.

b) Das allgemeine verkehrspolitische Leitbild der Kommission, (sie selbst weicht davon in einigen ihrer Vorschläge zum Teil erheblich ab — s. o. —) steht jedoch nicht in Einklang mit der bisherigen Verkehrspolitik der Bundesregierung. Feststehender Grundsatz dieser Verkehrspolitik ist es, übergeordnete volkswirtschaftliche Gesichtspunkte zu berücksichtigen, zu einer gesunden Raumordnung beizutragen, den Mittelstand und die Landwirtschaft zu fördern, die Belange der Verteidigung zu wahren und sonstige allgemeine politische Erfordernisse zu erfüllen. Hierbei hat sich die Bundesregierung bisher insbesondere auf die Dienste der DB gestürzt (Betriebs- und Beförderungspflicht, Gleichheit vor dem Tarif, Gleichheit der Tarife im Raum und in der Zeit, Pflicht zur uneingeschränkten Veröffentlichung aller Tarife und Beförderungsbedingungen). Es wird allerdings einer ständigen Überprüfung bedürfen, ob diese volkswirtschaftlichen Ziele mit den bisher angewandten Mitteln der Verkehrspolitik am besten zu erreichen sind oder ob und inwieweit andere Mittel geeigneter erscheinen.

Wenn dieser verkehrspolitische Grundsatz auch nicht mit der „kaufmännischen Konzeption" der Kommission vereinbart ist, so läßt er nach unserem Dafürhalten doch genügend Raum für die Anwendung marktwirtschaftlicher Methoden im einzelnen.

c) In dieser Erkenntnis hat sich das Bundeskabinett bereits im Juli 1959 dafür ausgesprochen, daß die gemeinwirtschaftliche Bindung der DB in Anpassung an den Strukturwandel im Binnenverkehr gelockert und ihr eine möglichst weitgehende kaufmännische Bewegungsfreiheit eingeräumt werden soll. Diese hätte aus übergeordneten politischen Gründen lediglich dort ihre Grenzen, wo die Gemeinwirtschaftlichkeit in der Substanz angegriffen wird. Die als bundeseigene Verwaltung zu führende DB (Artikel 87 Abs. 1 Satz 1 GG) kann nicht ausschließlich nach kaufmännischen Gesichtspunkten geleitet werden. Deshalb bestehen auch berechtigte Zweifel, ob der Entwurf eines neuen Bundesbahngesetzes der Kommission noch mit dem Grundgesetz vereinbar ist.

2. Außerdem wird befürchtet, daß durch eine ausschließliche Anwendung marktwirtschaftlicher Methoden im Verkehrsbereich Nachteile in marktfernen Gebieten, ferner bei der Landwirtschaft sowie beim gewerblichen Mittelstand eintreten und in einigen Teilen des Bundesgebietes die Tendenzen zur Ballung und Konzentration von Siedlung und Industrie verstärkt werden.

Ferner wird geltend gemacht, daß die Nachfrage nach Verkehrsleistungen der im Wettbewerb stehenden Verkehrsträger nicht allein vom Beförderungsentgelt, sondern auch erheblich von anderen Faktoren (z. B. Transportzeit, individuelle Verkehrsbedienung usw.) bestimmt wird, die durch tarifliche Vorteile nicht immer ausgeglichen werden können; der Versuch, eine Arbeitsteilung allein über den Tarif herbeizuführen, ist daher problematisch.

Alle diese Fragen bedürfen noch weiterer, sehr eingehender Prüfung.

3. Ordnungselemente der bisherigen Verkehrspolitik, welche auch die Prüfungskommission für notwendig und zweckmäßig hält, würden bei vorwiegend marktwirtschaftlicher Ausrichtung des Verkehrs gefährdet.

4. Wegen der Rückwirkungen auf die anderen Verkehrsträger könnte eine grundlegende Neufassung des Bundesbahngesetzes nicht isoliert behandelt werden. Bei voller Verwirklichung der Kommissionsvorschläge müßten außer dem Bundesbahngesetz zahlreiche andere Gesetze und Rechtsverord-

nungen, und zwar zum Teil in wichtigen Abschnitten, neu gefaßt werden, so vor allem

Handelsgesetzbuch, Allgemeines Eisenbahngesetz, Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr, Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande, Güterkraftverkehrsgesetz, Gesetz über Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen, Bundesbeamtengesetz, Personalvertretungsgesetz, Reichshaftpflichtgesetz, Steuergesetze, Eisenbahn-Verkehrsordnung und Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung.

Hierzu reicht die laufende Legislaturperiode keinesfalls mehr aus.

5. Es soll daher zunächst ein Programm durchgeführt werden, das noch in dieser Legislaturperiode verabschiedet werden kann. Dieses von der Bundesregierung vorgesehene Sofortprogramm ist in der Anlage 2 enthalten.

6. Die übrigen Anregungen und Vorschläge der Prüfungskommission, welche aus zeitlichen Gründen nicht Gegenstand des Sofortprogramms sein können, sollen eingehend geprüft werden und, sofern ernste wirtschaftliche oder politische Bedenken nicht entgegenstehen, auch baldmöglich durchgeführt werden. Sie sind in Anlage 3 zusammengestellt.

Anlage 2

Sofortprogramm

I.

Regelung des finanziellen Verhältnisses zwischen Bund und DB

A. Übernahme von Sonderlasten der DB auf den Bund

1. Da nicht anzunehmen ist, daß die DB aus den zu erwartenden Mehreinnahmen und ihren eigenen gewinnbringenden Verkehren die Verluste vor allem aus dem Berufs-, Schüler- und sonstigen Sozialverkehr ausgleichen kann, ist der DB im Rahmen des Sofortprogramms eine Anpassungshilfe zur Erleichterung der Rationalisierung in diesen Verkehren in Höhe von 150 Millionen DM jährlich zu gewähren.

2. Der DB ist für 1961 ein Zuschuß von 175 Millionen DM zu den Versorgungslasten zu gewähren.

3. Bei der für die Versorgungslasten vorgeschlagenen Lösung läßt sich zwar die von der Kommission dringend empfohlene Pensionsrückstellung für die schon vorhandenen Anwartschaften wegen einer zu hohen Gesamtbelastung nicht durchführen. Der Vorstand der DB wird aber prüfen müssen, ob die DB wenigstens für die künftig zu ernennenden Beamten auf ein Pensionsrückstellungsverfahren übergehen kann, das die Überschaubarkeit und die Erfüllung späterer Pensionsverpflichtungen sicherstellt.

4. Der DB ist vom Bund ein Zuschuß für die Unterhaltung der Kreuzungen von Eisenbahnen und Straßen zu gewähren, der sich jedoch auf Kreuzungen mit Bundesstraßen beschränken muß. Bei einer Übernahme von 50 v. H. der Kosten auf den Bund würde ein Betrag von jährlich 10 Millionen DM auf den Bundeshaushalt zu übernehmen sein, der den Mitteln für den Straßenbauplan zu entnehmen wäre.

5. Die Forderungen des Bundes gegen die DB sollen zur Erhöhung des Eigenkapitals der DB verwendet werden. Die sich daraus ergebende Zinsersparnis beträgt im Jahr 1961 rd. 45 Millionen DM.

6. Einschließlich der bereits seit dem Jahre 1957 auf den Bundeshaushalt übernommenen sogenannten betriebsfremden Personallasten und Zinsen für die Ausgleichsforderungen ergeben sich 1961 folgende Leistungen des Bundeshaushalts zur Entlastung der Betriebsrechnung:

	Millionen DM
a) betriebsfremde Personallasten (unter Berücksichtigung der Besoldungsneuregelung)	280
b) Verzinsung der Ausgleichsforderung der Deutschen Bundesbank	34
c) Anpassungshilfe zur Erleichterung der Rationalisierung im Personenzugverkehr (Berufs-, Schüler- und sonstiger Sozialverkehr)	150
d) Beitrag zu den Versorgungslasten	175
e) Beitrag aus dem Straßenbauplan für die Unterhaltung und den Betrieb von Wegekreuzungen mit Bundesstraßen	10
f) Zinsersparnis infolge Umwandlung der Bundesdarlehen in Eigenkapital	45
	694

Darüber hinaus sollte angestrebt werden, die Verbilligung der Frachten für landwirtschaftliche Güter mit dem von der DB geschätzten Mindestbetrag von 25 Millionen DM (S. 81, 266 des Berichts) auf den „Grünen Plan" zu übernehmen, sofern es nicht möglich ist, diese Subventionstarife entsprechend anzuheben.

B. Maßnahmen zur Verbesserung der Kapitalstruktur

1. Der Bund verzichtet ab 1961 auf die Verzinsung und Rückzahlung der Jahresraten in Höhe von

145 Millionen DM aus Abschnitt V Artikel 2 des Verkehrsfinanzgesetzes 1955.

2. Außerdem sollen die Forderungen des Bundes gegen die DB (vgl. Abschnitt I, A, 5), die sich ab 31. Dezember 1960 — nach Abzug der für die Verlustdeckung benötigten Mittel — auf rd. 2200 Millionen DM belaufen werden, zur Kapitalaufstockung eingebracht werden. Diese Maßnahme entlastet die DB in ihrer Ertragsrechnung um rd. 45 Millionen DM Zinsen und führt ihr durch die Ersparnis des Tilgungsdienstes neues Eigenkapital in Höhe von rd. 47 Millionen DM jährlich zu.

3. Der Bund verzichtet auf einen Rückgriff aus der Regelung der Young-Anleihe in Höhe von rund 150 Millionen DM sowie auf Zinsrückstände im Gegenwert von rund 10 Millionen DM unter der Voraussetzung, daß die DB ihrerseits von der Geltendmachung der Forderungen aus dem Allgemeinen Kriegsfolgengesetz und dem Altsparergesetz Abstand nimmt.

C. Investitionsplan

1. Die Bundesregierung hält einen Vierjahresinvestitionsplan in Höhe von 10 Mrd. DM grundsätzlich für wünschenswert.

2. Die Kommission sieht für die Finanzierung des Vierjahresabschnitts folgende Möglichkeiten:

	Millionen DM
a) Kapitalerhöhung der DB	800,0
b) Zuweisung zur Pensionsrückstellung für die bestehenden Anwartschaften nach Absetzung laufender Pensionsrückzahlungen	1 283,1
c) verdiente Anlageabschreibungen	5 287,4
d) aus dem Gewinn der DB zu bildende Baurücklage	550,0
e) Gewinnvortrag	11,3
Eigene Mittel insgesamt	7 931,8
Fremdmittel	2 275,2
	10 207,0

3. Hierzu ist folgendes zu bemerken:

Zu a)

Der für die Kapitalaufstockung vorgesehene Betrag von jährlich 200 Millionen DM wird annähernd dadurch erreicht, daß der Bund auf die Rückzahlung der Leistungen des Bundes aus dem Verkehrsfinanzgesetz 1955 und der sonstigen Forderungen des Bundes an die DB verzichtet.

Zu c)

Gegen den Ansatz von verdienten Anlageabschreibungen in Höhe von rd. 5,287 Mrd. DM bestehen angesichts des zu erwartenden annähernden Ausgleichs der Erfolgsrechnung der DB in Durchführung des Sofortprogramms keine Bedenken.

Zu b), d) und e)

Da diese Beträge in der von der Kommission angenommenen Höhe nicht zur Verfügung stehen werden, ist die DB auf eine zusätzliche Inanspruchnahme des Kapitalmarktes angewiesen. Da die Konzeption, die dieser Kabinettvorlage zugrunde liegt, eine annähernd ausgeglichene Betriebsrechnung erwarten läßt, sollte es der DB möglich sein, wenigstens einen nicht unwesentlichen Teil der Investitionsmittel auf dem Kapitalmarkt zu beschaffen.

II.

Tarifvorschläge

A. Personentarife

1. Die DB wird in erster Linie selbst dafür sorgen müssen, daß durch kostensparende Maßnahmen die Betriebsleistungen im Personenverkehr der Nachfrage angepaßt und damit ein nicht unerheblicher Teil der in diesem Verkehrszweig festgestellten Verluste ausgeglichen wird. Erst wenn Ausmaß und Wirkung der innerbetrieblichen Rationalisierungsmaßnahmen erkennbar sind, kann über das Ausmaß einer grundlegenden tarifarischen Neuregelung des Personenverkehrs entschieden werden.

2. Um die auch durch weitere Rationalisierungsmaßnahmen nicht voll ausgleichbaren Verluste im Berufs-, Schüler- und Sozialverkehr, die von der Kommission und von der DB mit jährlich etwa 640 Millionen DM beziffert werden, teilweise auszugleichen, hat die DB eine Anhebung der Tarife im Berufs- und Schülerverkehr beantragt, über die das Bundeskabinett noch nicht entschieden hat.

3. Bei der Gestaltung der verkehrswerbenden Ermäßigungen soll der DB größere Freiheit eingeräumt werden. Außerdem soll sie in die Lage versetzt werden, durch Tarifmaßnahmen eine bessere Ausnutzung schwach besetzter Züge anzustreben.

B. Gütertarife

1. Im Rahmen einer Neuordnung des Tarifwesens soll der DB in entsprechender Anwendung des § 16 Abs. 3 BbG eine beschränkte Tarifautonomie gewährt und in folgender Weise gestaltet werden: Der BMV wird nur noch bei grundsätzlichen Tarifmaßnahmen von seiner Genehmigungsbefugnis Gebrauch machen. Die DB wird die Tarifmaßnahmen, die der Genehmigungspflicht des BMV nicht mehr unterliegen, innerhalb einer bestimmten Frist vor der Veröffentlichung dem BMV anzeigen. In diesen Fällen werden Koordinierungsbesprechungen durch den BMV in der Regel nicht mehr geführt werden. Er kann zur Vermeidung ruinösen Wettbewerbs sowie aus übergeordneten Gründen die Einführung von in Aussicht genommenen Tarifmaßnahmen untersagen oder Änderungen verlangen.

2. Für eine entsprechende Tarifautonomie des Güterkraftverkehrs und der Binnenschiffahrt soll ein etwas abweichendes Verfahren vorgesehen werden, das den Güterkraftverkehr und die Binnen-

schiffahrt, wenn auch nicht rechtlich so doch praktisch der DB gleichgestellt.

3. Es soll beschleunigt geprüft werden, ob durch geeignete Maßnahmen eine beweglichere Tarif- und Frachtengestaltung erreicht werden kann. Dabei wäre auch die Einführung von Mindest-Höchst-Tarifen (Margentarifen) zu erwägen, bei denen jedes Verkehrsunternehmen innerhalb der festgesetzten Spanne die Beförderungsentgelte der jeweiligen Marktlage anpassen kann.

4. Die Kommission fordert die Gewährung einer tariflichen Sonderstellung für die DB durch Zulassung von Sondervereinbarungen. Auch die DB wünscht eine gewisse Lockerung der Tarifpflicht, ist aber bereit, nicht veröffentlichte Sondervereinbarungen dem BMV anzuzeigen.

Gegen die Einführung solcher geheimen Abmachungen bestehen aus grundsätzlichen Erwägungen schwerwiegende Bedenken. Hiervon sollte zunächst abgesehen werden. Die Frage ihrer Einführung könnte aber noch einmal überprüft werden, wenn die Wirkung der in Aussicht genommenen Tarifmaßnahmen beurteilt werden kann.

5. Die Vorkoordinierung der Tarifanträge, d. h. die Abstimmung dieser Anträge zwischen den Verkehrsträgern, ist bereits aufgehoben. Soweit das jetzige Koordinierungsverfahren für grundsätzliche Tarifmaßnahmen beibehalten werden muß, sollen die hierbei einzuhaltenden Fristen gekürzt, das Verfahren gestrafft und beschleunigt werden.

6. Den Unternehmen des gewerblichen Güternah- und -fernverkehrs soll zur formellen Gleichstellung mit den anderen Verkehrsträgern ein Tarifantragsrecht eingeräumt werden. Dabei sollen Zwangszusammenschlüsse der Unternehmer ausgeschlossen bleiben. Die notwendigen Änderungen des Güterkraftverkehrsgesetzes werden in Kürze eingeleitet.

7. Die DB hat beantragt, gewisse Ausnahmetarife für landwirtschaftliche Güter anzuheben. Sie hat die Unterkostendeckung aus diesen Tarifen auf 25 Millionen DM errechnet. Im Zusammenhang mit der Beratung der Tarifanträge der DB wird zu prüfen sein, ob und in welcher Höhe eine Anhebung der Tarife vertretbar erscheint oder ob die von der DB errechnete Unterdeckung auf den Bundeshaushalt (evtl. Grüner Plan) übernommen werden kann.

C. Anwendung des § 28 des Bundesbahngesetzes

Um die Durchführung des Sofortprogramms zu gewährleisten, wird die Bundesregierung bei Entscheidungen gemäß § 28 BbG über die Zumutbarkeit von Auflagen an die DB berücksichtigen, daß diese verpflichtet ist, einen Ausgleich ihrer Wirtschaftsrechnung zu erzielen. Sie wird bei Anwendung des § 28 BbG die Versagung der Genehmigung eines Tarifantrages wie eine Auflage behandeln; im Falle der Versagung der Genehmigung einer betrieblichen Maßnahme nach § 14 Abs. 4 Buchstabe d BbG wird sie entsprechend verfahren. In Zweifelsfragen soll vor der Entscheidung der Bundesregierung ein Sachverständigengutachten eingeholt werden.

D. Maßnahmen des Gesetzgebers

1. Zur Reform des für die Kreuzungen von Schiene und Straße geltenden Rechts hat die Bundesregierung einen Gesetzentwurf eingebracht, der gegenwärtig dem Parlament vorliegt (Drucksache 1683). Diesem Gesetzentwurf hat die Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn zugestimmt. Sie hält aber darüber hinaus zur Herstellung gleicher Startbedingungen zwischen den Verkehrsträgern es für notwendig, daß 50 v. H. der Kosten für Vorhaltung und Bewachung schienengleicher Bahnübergänge von den Straßenbaulastträgern übernommen werden sollen. Damit würde der DB eine Entlastung um 85 Millionen DM jährlich zuteil. 10 Millionen DM würden als Kostenanteil für Kreuzungen mit Bundesstraßen vom Bund erstattet werden müssen (vgl. I, A, 4).

2. Die Kommission weist in ihrem Bericht auf das Problem der Doppelversorgung hin (S. 91 und 150 der Drucksache 1602). Dieses Problem ist nicht auf die DB beschränkt, es wird bei ihr nur besonders sichtbar. Die durch das Zusammentreffen von beamtenrechtlicher Versorgung und von Renten sich ergebende überhöhte Gesamtversorgung sollte auf ein personal-, sozial- und finanzpolitisch vertretbares Maß zurückgeführt und durch ausreichende Anrechnungsvorschriften alsbald geregelt werden. Dem Bundestag liegt ein Initiativgesetzentwurf der Abgeordneten Kühlthau und Genossen zu einer entsprechenden Änderung des Bundesbeamtengesetzes vor (Drucksache 1630).

E. Maßnahmen der Deutschen Bundesbahn

1. Die Bundesregierung und die Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn vertreten die Auffassung, daß die DB in erster Linie selbst durchgreifende Maßnahmen zur Wiederherstellung ihrer Wirtschaftlichkeit zu treffen hat.

2. Zu den von der Kommission in ihrem Bericht behandelten personalrechtlichen und personalwirtschaftlichen Fragen (S. 227 ff. der Drucksache 1602) ist zu bemerken:

Die Vorschläge der Kommission hinsichtlich des künftigen Personalbedarfs stimmen im Ergebnis mit den personalwirtschaftlichen Planungen des Vorstandes der DB weitgehend überein. Die Vorschläge zielen bei voller Durchführung des Investitionsprogramms bis zum Jahre 1970 auf eine Einsparung von rd. 84 000 Kräften, die Planungen des Vorstandes sehen — immer unter Voraussetzung, daß der Investitionsplan voll durchgeführt wird — eine Personalverminderung um rd. 57 000 Kräfte vor. Der Unterschied von rd. 27 000 Kräften besteht letztlich darin, daß nach dem Bericht die Einschränkung des Bezirkspersonenverkehrs eine Personalverminderung von 18 000 Kräften bringen soll. Die Frage, ob eine solche, in die Struktur des Bezirkpersonenverkehrs tief einschneidende Maßnahme verantwortet werden kann, wird überprüft. Erst dann wird sich etwas darüber sagen lassen, ob und gegebenenfalls in welchem Umfange Kräfte frei werden. Mit einer vollen Einsparung dieser 18 000 Kräfte schon in

den nächsten drei Jahren (S. 256 der Drucksache 1602) wird jedoch schwerlich gerechnet werden können, da dies eine völlige Einstellung des Personen- und Güterverkehrs auf vielen Strecken ohne Aufnahme eines Schienenersatzverkehrs voraussetzen würde.

Im übrigen hat eine Untersuchung des Hauptprüfungsamtes für die DB ergeben, daß die Übertragung der Bahnunterhaltung an das private Baugewerbe nicht billiger wäre.

Damit steht fest, daß auf Grund des Berichts in personalwirtschaftlicher Hinsicht keine grundsätzlichen Maßnahmen zu treffen sind, welche die Struktur des Personalkörpers der DB wesentlich beeinflussen können. Es genügt vielmehr, daß der Vorstand der DB den in den letzten beiden Jahren erfolgreich beschrittenen Weg fortsetzt, den Personalbestand unter Berücksichtigung der fortschreitenden technischen Entwicklung zu verringern. Die großen jährlichen Abgänge (1959 = 35 000 Kräfte) bieten hierzu genügend Spielraum, so daß bei sorgfältiger Planung des Nachwuchsbedarfs — vor allem auch für die Laufbahnen der Beamten — die Gefahr einer Überbesetzung nicht eintreten wird. Auf diesen Umstand wird die DB besonders zu achten haben, damit die „überschüssige" Heranbildung von Laufbahnkräften vermieden wird.

Dem Vorschlag, den gesamten Sozialaufwand der DB zu überprüfen, wird grundsätzlich zugestimmt. Im Rahmen des Sofortprogramms wird die DB dazu — neben der Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der einzelnen sozialen Einrichtungen — zunächst zu veranlassen haben, daß alle Personal- und Sachleistungen zugunsten dieser Einrichtungen als Zuwendungen dargestellt werden; ferner wird zu prüfen sein, ob und inwieweit es sachlich notwendig und vertretbar ist, sämtliche Einrichtungen beizubehalten oder als eigene Einrichtungen fortzuführen.

Anlage 3

I.

Übersicht über die von der Kommission vorgeschlagenen Maßnahmen, die außerhalb des Sofortprogramms weiterverfolgt werden sollen

Hier handelt es sich um folgende Maßnahmen, deren Prüfung oder Durchführung z. T. bereits eingeleitet ist.

1. Entzerrung der Wettbewerbsbedingungen durch die Verwirklichung des Grundsatzes, daß jeder Verkehrsträger seine Wegekosten selbst tragen soll, und durch Angleichung der steuerlichen Belastungen der Verkehrsträger.

2. Reorganisation des Beteiligungswesens und der Tochtergesellschaften; sie soll nach Ansicht der Kommission dadurch erreicht werden, daß Beteiligungen soweit wie möglich beschränkt zusammengelegt oder entflochten werden. Dabei soll auch die Zweckmäßigkeit der Beteiligung von Vorstandsmitgliedern in den Aufsichtsräten von Tochtergesellschaften geprüft werden.

3. Anpassung der Grundstückspolitik der DB an die verkehrwirtschaftlichen Notwendigkeiten.

4. Änderung der haftpflichtrechtlichen Bestimmungen für die DB mit dem Ziel, sie denen der übrigen inländischen Verkehrsträger anzugleichen.

5. Überprüfung der Vorschläge der Kommission, die Beförderungspflicht für Transporte bis zu 100 km aufzuheben.

6. Eingehende Überprüfung der Anregung der Kommission, für Bau und Betrieb neuer Rohrleitungen, ähnlich wie beim Entwurf des Personenbeförderungsgesetzes (Drucksache 255) bestimmte Vorränge festzulegen.

II.

Sonstige von der Prüfungskommission vorgeschlagene Maßnahmen

1. Rechtsstellung des Vorstandes und Bestimmungen über den Verwaltungsrat der Deutschen Bundesbahn

Die Prüfungskommission hat ferner noch vorgeschlagen, die Rechtsstellung der Mitglieder des Vorstandes der DB sowie die Bestimmungen über den Verwaltungsrat der DB zu ändern. Diese Vorschläge sollten eingehend überprüft werden, zumal ihre Realisierung nicht empfehlenswert sein dürfte.

2. Änderung verkehrsrechtlicher Bestimmungen

a) Änderung des § 6 AEG

Nach § 6 Abs. 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) sind die öffentlichen Eisenbahnen gehalten, ihre Tarife auch den Bedürfnissen der anderen Verkehrsträger anzupassen. Im Güterkraftverkehrsgesetz und im Gesetz über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr ist diese Verpflichtung nicht enthalten. Bei dieser Bestimmung handelt es sich nicht um den Ausgleich widerstreitender Verkehrsinteressen, der im § 8 AEG geregelt ist. Diese Verpflichtung der Eisenbahnen erscheint bei einer Lockerung der gemeinwirtschaftlichen Bindungen nicht mehr vertretbar. Es ist daher zu prüfen, ob und wann diese Bestimmung an die Entwicklung angepaßt werden soll.

b) Änderung des § 6 EVO

Der BMV hat bereits in der Kabinettvorlage vom 14. November 1958 darauf hingewiesen, daß die Eisenbahnen in der Lage sein müssen, ihre Wettbewerbsunterlegenheit gegenüber dem Haus-Haus-

Verkehr des Kraftwagens durch Zahlung von Roll- und Umladekostenzuschüssen ganz oder teilweise auszugleichen. Das geschieht z. Z. nur im Wege der Gesetzesauslegung. Dementsprechend sollte § 6 der Eisenbahn-Verkehrsordnung ergänzt werden.

c) Änderung des § 74 EVO

Ob dem Vorschlag der Kommission (S. 134 der Drucksache 1602) auf Änderung der Lieferfristen nach § 74 EVO entsprochen werden soll, bedarf eingehender Prüfung, weil er zu einer wesentlichen Verschlechterung des Verkehrsdienstes der Eisenbahnen führen würde. Gegebenenfalls wäre § 74 Abs. 3 EVO (Zuschlagsfristen) umzugestalten.

3. Bilanzierungsgrundsätze sowie Wirtschafts- und Rechnungsprüfung der Deutschen Bundesbahn

Die Kommission hat in ihrem Bericht (S. 54 der Drucksache 1602) auch die Bilanzierungsgrundsätze der DB untersucht. Ebenso hat sie sich zur Wirtschafts- und Rechnungsprüfung der DB geäußert. Die Vorschläge der Kommission bedürfen wegen der Schwierigkeit der Materie noch sehr eingehender und sorgfältiger Prüfung.

Verzeichnis
der gemäß Entschließung des Deutschen Bundestages vom 29. Juni 1961 ergänzten Wirtschaftszahlen im Bericht über die Deutsche Bundesbahn vom 30. Januar 1960

— Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode —

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 12 (rechts unten)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Einnahmen im Personenzugverkehr je Personen-km bezogen auf die Selbstkosten

	Selbstkosten je Personenkilometer	Einnahmen je Personenkilometer			
		einschließlich Anpassungshilfe des Bundes		ohne Anpassungshilfe des Bundes	
	in Pf	in Pf	in v. H. der Selbstkosten	in Pf	in v. H. der Selbstkosten
Gesamter Personenzugverkehr					
1958	9,0	—	—	3,66	*41*
1960	10,14	—	—	4,06	*40*
1961	11,4	5,36	*47*	4,45	*39*
Berufsverkehr					
1958	9,0	—	—	2,99	*33*
1960	10,14	—	—	3,19	*31*
1961	10,4	5,95	*57*	3,81	*37*
Schülerverkehr					
1958	9,0	—	—	1,26	*14*
1960	10,14	—	—	1,39	*14*
1961	10,5	1,99	*19*	1,28	*12*
Geschwisterermäßigungskarte im Schülerverkehr					
1958	9,0	—	—	0,69	*7,6*
1960	10,14	—	—	0,69	*7*
1961	10,5	1,09	*10,4*	0,70	*6,7*

Ergänzt und ersetzt
Tabelle auf Seite 42
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern im Bundesgebiet ohne Berlin (West)
1938 und 1950 bis 1962
in 1000

Gebietsstand Jahr (1. Juli)	Krafträder u. Kraftroller	Personen- u. Kombinationskraftwagen	Kraftomnibusse	Liefer- und Lastkraftwagen	Kraftfahrzeuganhänger
	1	2	3	4	5
Bundesgebiet ohne Berlin (West) und ohne Saarland					
1938	857	714	12	214	.
1950 *)	914	516	14	358	214
1951 *)	1 181	682	17	414	232
1952	1 582	900	20	493	271
1953	2 005	1 126	22	555	305
1954	2 301	1 393	25	572	321
1955	2 433	1 663	26	564	325
1956	2 448	2 030	27	576	332
1957	2 388	2 452	28	595	343
1958	2 178	2 936	29	603	339
1959	1 949	3 502	29	589	322
Bundesgebiet ohne Berlin (West) einschließlich Saarland					
1959	1 989	3 556	30	604	325
1960	1 869	4 337	32	644	345
1961	1 701	5 167	34	689	368
1962	1 474	6 134	35	732	391

*) ohne als vorübergehend stillgelegt abgemeldete Fahrzeuge

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

**Ergänzt und ersetzt
Tabelle auf Seite 42
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode**

Bestand an fahrfähigen Binnenschiffen im Bundesgebiet ohne Berlin (West)

1938 und 1950 bis 1962

Gebietsstand Jahr (1. Januar)	Güterschiffe mit eigener Triebkraft			Güterschiffe ohne eigene Triebkraft		zusammen
	Anzahl	1000 PS	1000 t	Anzahl	1000 t	1000 t
	1	2	3	4	5	6
Bundesgebiet ohne Berlin (West) und ohne Saarland						
1938	.	177	406	.	4 373	4 779
1950	1 661	239	485	3 470	2 504	2 989
1951	1 958	321	636	3 477	2 496	3 132
1952	1 980	358	698	3 453	2 496	3 194
1953	2 170	428	822	3 419	2 505	3 327
1954	2 406	509	970	3 574	2 620	3 590
1955	2 706	608	1 142	3 618	2 652	3 794
1956	3 094	739	1 364	3 614	2 651	4 015
1957	3 460	866	1 580	3 574	2 626	4 206
1958	3 760	1 001	1 794	3 527	2 612	4 406
1959	4 094	1 154	2 040	3 470	2 603	4 643
1960	4 318	1 251	2 199	3 379	2 569	4 768
Bundesgebiet ohne Berlin (West) einschließlich Saarland						
1960	4 372	1 257	2 216	3 501	2 607	4 823
1961 *)	4 580	1 360	2 380	2 930	2 458	4 838
1962	4 880	1 479	2 584	2 723	2 315	4 899

*) ab 1961 ohne im Seeschiffsregister eingetragene Güterschiffe mit eigener Triebkraft, die zum Teil in der Binnenschiffahrt verwendet werden, und ohne Schuten und Leichter

Quellen: Statistisches Bundesamt / Bundesverkehrsministerium Abt. Binnenschiffahrt

**Ergänzt und ersetzt
Tabelle auf Seite 42
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode**

Beförderte Güter (Bundesbahn, Binnenschiffahrt, Straßenfernverkehr) im Bundesgebiet ohne Berlin (West) [1]

1936 und 1950 bis 1961

Gebietsstand Jahr	Beförderungsmengen in 1000 t				Anteil in v. H.		
	Deutsche Bundesbahn	Binnenschiffahrt	Straßengüterfernverkehr [2]	zusammen	Deutsche Bundesbahn	Binnenschiffahrt	Straßengüterfernverkehr
	1	2	3	4	5	6	7
Bundesgebiet ohne Berlin (West) und ohne Saarland							
1936	275 000	100 000	10 000	385 000	*71,4*	*26,0*	*2,6*
1950	229 347	71 855	32 900	334 102	*68,7*	*21,5*	*9,8*
1951	254 933	88 111	41 800	384 844	*66,2*	*22,9*	*10,9*
1952	262 371	95 270	50 600	408 241	*64,3*	*23,3*	*12,4*
1953	246 799	101 381	55 900	404 080	*61,1*	*25,1*	*13,8*
1954	252 288	109 385	61 125	422 798	*59,6*	*25,9*	*14,5*
1955	282 830	124 612	70 443	477 885	*59,2*	*26,1*	*14,7*
1956	299 324	135 920	76 439	511 683	*58,5*	*26,6*	*14,9*
1957	302 944	142 331	78 837	524 112	*57,9*	*27,1*	*15,0*
1958	274 306	137 000	80 799	492 105	*55,8*	*27,8*	*16,4*
1959	279 684	142 141	90 988	512 813	*54,6*	*27,7*	*17,7*
Bundesgebiet ohne Berlin (West), einschließlich Saarland							
1959 [3]	306 568	143 000	92 700	542 268	*56,5*	*26,4*	*17,1*
1960	327 246	171 362	99 165	597 773	*54,7*	*28,7*	*16,6*
1961	321 121	172 163	103 820	597 104	*53,8*	*28,8*	*17,4*

[1]) Straßengüterfernverkehr einschließlich Berlin

[2]) 1936 auf Grund der Reichsergebnisse, 1950 bis 1953 auf Grund der Ergebnisse von Repräsentativerhebungen, 1950 und 1952 geschätzt. Ab 1956 einschließlich des Verkehrs ausländischer Fahrzeuge innerhalb des Bundesgebietes.

[3]) teilweise geschätzt

Quellen: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Statistisches Bundesamt, Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt

Ergänzt und ersetzt
Tabelle auf Seite 42
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Beförderungsleistungen im Güterverkehr der Bundesbahn, der Binnenschiffahrt und im Güterfernverkehr auf Straßen im Bundesgebiet ohne Berlin (West) [1]
1936 und 1950 bis 1961

Gebietsstand Jahr	Beförderungsleistungen in Mill. tkm				Anteil in v. H.		
	Deutsche Bundesbahn	Binnenschiff-fahrt	Straßen-güterfern-verkehr [2]	zusammen	Deutsche Bundesbahn	Binnenschiff-fahrt	Straßen-güterfern-verkehr
	1	2	3	4	5	6	7
Bundesgebiet ohne Berlin (West) und ohne Saarland							
1936	46 000	20 000	2 000	68 000	*67,7*	*29,4*	*2,9*
1950	48 078	16 752	7 800	72 630	*66,3*	*23,0*	*10,7*
1951	55 061	21 047	9 900	86 008	*64,0*	*24,5*	*11,5*
1952	55 253	22 452	12 000	89 705	*61,6*	*25,0*	*13,4*
1953	50 942	23 041	13 300	87 283	*58,4*	*26,4*	*15,2*
1954	52 056	25 054	14 581	91 691	*57,8*	*27,3*	*15,9*
1955	58 063	28 624	16 703	103 390	*56,2*	*27,7*	*16,1*
1956	61 642	32 270	18 072	111 984	*55,1*	*28,8*	*16,1*
1957	62 385	33 953	18 673	115 011	*54,3*	*29,5*	*16,2*
1958	56 634	32 768	19 159	108 561	*52,1*	*30,2*	*17,7*
1959	58 792	33 390	21 537	113 719	*51,7*	*29,4*	*18,9*
Bundesgebiet ohne Berlin (West), einschließlich Saarland							
1959 [3]	59 852	33 400	21 900	115 152	*52,0*	*29,0*	*19,0*
1960	63 949	40 390	23 724	128 063	*50,0*	*31,5*	*18,5*
1961	64 630	40 185	24 889	129 704	*49,8*	*31,0*	*19,2*

[1]) Straßengüterfernverkehr einschließlich Berlin
[2]) 1936 auf Grund der Reichsergebnisse, 1951 und 1953 auf Grund der Ergebnisse von Repräsentativerhebungen, 1950 und 1952 geschätzt. Ab 1956 einschließlich des Verkehrs ausländischer Fahrzeuge innerhalb des Bundesgebietes.
[3]) teilweise geschätzt

Quellen: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn, Statistisches Bundesamt, Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Kraftfahrt-Bundesamt

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 52
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Aktiva

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Gutachten 31. 12. 1958	Veränderungen 1958/1960	31. 12. 1960	Veränderungen *) 1961/1960	31. 12. 1961
		Millionen DM				
	I. **Anlagevermögen**					
1	Bahnanlagen	24 267,6	+1 804,2	26 071,8	+ 476,1	26 547,9
2	Fahrzeuge	8 665,5	+ 221,8	8 887,3	+4 937,8	13 825,1
3	Zusammen	32 933,1	+2 026,0	34 959,1	+5 413,9	40 373,0
4	Ab Wertberichtigung	−15 996,2	+ 764,6	−15 231,6	−3 856,8	−19 088,4
5	Bleiben	16 936,9	+2 790,6	19 727,5	+1 557,1	21 284,6
6	Anlagen und Fahrzeuge im Bau	679,5	− 235,2	444,3	+ 306,6	750,9
7	Zusammen lfd. Nr. 5 und 6	17 616,4	+2 555,4	20 171,8	+1 863,7	22 035,5
8	II. **Beteiligungen**	140,0	+ 27,3	167,3	+ 6,5	173,8
9	Ab Wertberichtigung	− 5,4	+ 0,7	− 4,7	+ 4,2	− 0,5
10	Bleiben	134,6	+ 28,0	162,6	+ 10,7	173,3
	III. **Umlaufvermögen**					
11	Vorräte	742,5	+ 92,9	835,4	− 102,1	733,3
12	Wertpapiere	3,7	+ 20,2	23,9	+ 31,8	55,7
13	Forderungen aus der Abrechnung der Verkehrseinnahmen	76,5	− 33,7	42,8	− 14,5	28,3
14	Langfristige Forderungen	370,5	+ 64,5	435,0	+ 41,9	476,9
15	Kurz- und mittelfristige Forderungen	204,1	+ 186,1	390,2	+ 91,2	481,4
16	Kasse, Bankguthaben, Schecks	144,5	+ 8,6	153,1	+ 24,8	177,9
17	Zusammen Umlaufvermögen	1 541,8	+ 338,6	1 880,4	+ 73,1	1 953,5
18	Ab Wertberichtigung	− 9,3	+ 8,4	− 0,9	− 30,2	− 31,1
19	Bleiben	1 532,5	+ 347,0	1 879,5	+ 42,9	1 922,4
20	IV. **Sondervermögen**	18,1	+ 6,5	24,6	+ 2,8	27,4
21	V. **Rechnungsabgrenzungsposten**	158,5	+ 138,1	296,6	− 15,7	280,9
22	insgesamt	19 460,1	+3 075,0	22 535,1	+1 904,4	24 439,5

*) Davon entfallen auf Inventurveränderungen

bei lfd. Nr. 2	+	4 620,3 Millionen DM
bei lfd. Nr. 4	−	4 283,7 Millionen DM
bei lfd. Nr. 6	−	7,6 Millionen DM
zusammen Anlagevermögen	+	329,0 Millionen DM
bei lfd. Nr. 11	−	48,3 Millionen DM
insgesamt (lfd. Nr. 22)	+	280,7 Millionen DM

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 53
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Passiva

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Gutachten 31. Dezember 1958	Veränderungen 1958/1960	31. Dezember 1960	Veränderungen *) 1961	31. Dezember 1961
		Millionen DM				
	I. **Eigene Mittel**					
1	Eigenkapital	11 300,0	—	11 300,0	—	11 300,0
2	Ausgleichsrücklage	—	—	—	—	—
3	Andere Rücklagen	504,7	+ 378,2	882,9	+ 29,9	912,8
4	Altstoffe	259,2	+ 51,1	310,3	— 86,0	224,3 *)
5	Bundesmittel(-kredite)	2 752,1	+1 263,5	4 015,6	+ 4,9	4 020,5
6	Ab Verluste	— 1 255,0	— 370,3	— 1 625,3	— 29,8	— 1 655,1
7	Bleiben Bundesmittel zur Umwandlung in Eigenkapital (lfd. Nr. 5 bis 6)	1 497,1	+ 893,2	2 390,3	— 24,9	2 365,4
8	Zusammen I.	13 561,0	+1 322,5	14 883,5	— 81,0	14 802,5
9	II. **Inventurabgrenzung**	—	—	—	+ 329,0	329,0 *)
	III. **Kreditverbindlichkeiten**					
10	Langfristig	3 146,6	+1 140,3	4 286,9	+1 196,3	5 483,2
11	Mittelfristig	691,3	+ 531,3	1 222,6	+ 143,0	1 365,6
12	Kurzfristig	1 113,5	+ 78,9	1 192,4	+ 203,4	1 395,8
13	Zusammen III.	4 951,4	+1 750,5	6 701,9	+1 542,7	8 244,6
	IV. **Andere Verbindlichkeiten**					
14	Abrechnung der Verkehrseinnahmen	18,2	— 1,9	16,3	+ 6,8	23,1
15	Leistungen und Lieferungen Dritter	720,0	— 91,0	626,0	+ 109,8	735,8
16	Empfangene Anzahlungen	6,3	+ 3,6	9,9	+ 15,1	25,0
17	Sonstige	8,2	+ 29,3	37,5	+ 16,1	53,6
18	Zusammen IV.	752,7	— 63,0	689,7	+ 147,8	837,5
	V. **Rückstellungen**					
19	Wiederaufbaureife Herrichtung der Anlagen	15,4	— 10,4	5,0	— 2,7	2,3
20	Ungewisse Schulden	157,8	+ 33,8	191,6	— 50,3	141,3
21	Anteile Dritter an den Bauausgaben für die Vogelfluglinie	—	+ 11,3	11,3	+ 19,4	30,7
22	Zusammen V.	173,2	+ 31,7	207,9	— 33,6	174,3
23	**Sondervermögen**	19,6	+ 5,0	24,6	+ 2,8	27,4
24	**Rechnungsabgrenzungsposten**	2,2	+ 25,3	27,5	— 3,3	24,2
25	insgesamt	19 460,1	+3 075,0	22 535,1	+1 904,4	24 439,5

*) Davon entfallen auf Inventurveränderungen
bei lfd. Nr. 4 — 48,3 Millionen DM
bei lfd. Nr. 9 + 329,0 Millionen DM
insgesamt (lfd. Nr. 25) + 280,7 Millionen DM

Ersetzt
Angaben auf Seite 54 ff.
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Erläuterung zu den Bilanzen und zur Liquiditätslage der Deutschen Bundesbahn

Im Interesse einer besseren Übersicht sind einige Positionen anders als im Gutachten gruppiert; auf eine Aufteilung der Bahnanlagen und Fahrzeuge nach Anlagegruppen ist verzichtet worden. In der Spalte Veränderungen 1961 gegen 1960 schlägt sich nicht nur die normale Entwicklung zwischen den beiden Bilanzstichtagen nieder, in ihr kommen auch die Unterschiede zum Ausdruck, die sich aus der Umstellung der Rechnung der DB auf folgenden Gebieten ergeben:

a) Im Zuge der Neuinventur des Sachanlagevermögens und der Umstellung der Sachanlagerechnung sind die Fahrzeuge zum 31. Dezember 1961 inventarisiert und neu bewertet worden; die sich daraus ergebenden Änderungen sind auf der Aktiv- und der Passivseite in den Fußnoten dargestellt.

b) Auch die Altstoffe für die Vorhaltung hat die DB neu bewertet und erstmals in ihre Bilanz zum 31. Dezember 1961 eingestellt. Die sich aus der Neubewertung ergebenden Unterschiede sind ebenfalls in den Fußnoten auf der Aktiv- und auf der Passivseite der Bilanz dargestellt.

Auf der Passivseite sind die Verbindlichkeiten der heutigen Übung entsprechend gegliedert in

Kreditverbindlichkeiten (aufgenommene Fremdmittel) und

Andere Verbindlichkeiten (Verbindlichkeiten, die sich aus dem laufenden Geschäft ergeben).

Die Bilanzstruktur der DB hat sich seit Fertigstellung des Gutachtens wie folgt verändert:

Aktiva

	1958		1960		1961	Veränderung 1961 gegen 1958
	Millionen DM					
I. Sachanlagen	17 616,4	+ 2 555,4	20 171,8	+ 1 863,7	22 035,5	+ 4 419,1
Beteiligung	134,6	+ 28,0	162,6	+ 10,7	173,3	+ 38,7
Zusammen I.	17 751,0	+ 2 583,4	20 334,4	+ 1 874,4	22 208,8	+ 4 457,8
II. Vorräte	742,5	+ 92,9	835,4	— 102,1	733,3	— 9,2
Langfristige Forderungen	370,5	+ 64,5	435,0	+ 41,9	476,9	+ 106,4
Zusammen II.	1 113,0	+ 157,4	1 270,4	— 60,2	1 210,2	+ 97,2
Zusammen I. und II.	18 864,0	+ 2 740,8	21 604,8	+ 1 814,2	23 419,0	+ 4 555,0
III. Sonstige	596,1	+ 334,2	930,3	+ 90,2	1 020,5	+ 424,4
IV. Insgesamt	19 460,1	+ 3 075,0	22 535,1	+ 1 904,4	24 439,5	+ 4 979,4

Passiva

	1958		1960		1961	Veränderung 1961 gegen 1958
	Millionen DM					
I. Eigene Mittel						
Eigenkapital	11 300,0		11 300,0	—	11 300,0	—
Baukostenzuschüsse Dritter	—	+ 137,1	137,1	+ 44,2	181,3	+ 181,3
Andere Rücklagen	763,9	+ 292,2	1 056,1	— 100,3	955,8	+ 191,9
Bundesmittel	1 497,1	+ 893,2	2 390,3	— 24,9	2 365,4	+ 868,3
	13 561,0	+ 1 322,5	14 883,5	— 81,0	14 802,5	+ 1 241,5
II. Inventurabgrenzung	—	—	—	+ 329,0	329,0	+ 329,0
III. Langfristige Fremdmittel	3 146,6	+ 1 140,3	4 286,9	+ 1 196,3	5 483,2	+ 2 336,6
Zusammen I. bis III.	16 707,6	+ 2 462,8	19 170,4	+ 1 444,3	20 614,7	+ 3 907,1
IV. Mittelfristige Fremdmittel	691,3	+ 531,3	1 222,6	+ 143,0	1 365,6	+ 674,3
Kurzfristige Fremdmittel	1 113,5	+ 78,9	1 192,4	+ 203,4	1 395,8	+ 282,3
Zusammen IV.	1 804,8	+ 610,2	2 415,0	+ 346,4	2 761,4	+ 956,6
Zusammen I. und IV.	18 512,4	+ 3 073,0	21 585,4	+ 1 790,7	23 376,1	+ 4 863,7
V. Sonstige	947,7	+ 2,0	949,7	+ 113,7	1 063,4	+ 115,7
VI. Insgesamt	19 460,1	+ 3 075,0	22 535,1	+ 1 904,4	24 439,5	+ 4 979,4

Diesen Zahlen ist für die Anlagenfinanzierung folgendes zu entnehmen:

	Zeitraum	
	1958/60	1958/61
	Millionen DM	
Anlageverbesserungen (Anlagezuwachs + Nachholung von Unterhaltungs- und Erneuerungsrückständen + Zugang bei den Beteiligungen + Inventurveränderungen)	2 583,4	4 457,8
./. Inventurveränderungen	—	— 329,0
bleiben echte Anlageverbesserungen	2 583,4	4 128,8
Sie wurden wie folgt finanziert:		
Baukostenzuschüsse Dritter	137,1	181,3
Bundesmittel	893,2	868,3
Langfristige Fremdmittel	1 140,3	2 336,6
Mittelfristige Fremdmittel	412,8	674,3
Kurzfristige Fremdmittel	—	68,3
	2 583,4	4 128,8
Dem noch zu verbleibenden Zugang an mittelfristigen Fremdmitteln von	118,5	—
und kurzfristigen Fremdmitteln von	78,9	214,0
zusammen ...	197,4	214,0
stehen gegenüber Zugänge bei den Vorräten von	92,9	—
und langfristige Forderungen von	64,5	106,4
	157,4	106,4

Die zum Bilanzstichtag am 31. Dezember 1961 in Erscheinung tretende — an sich unbefriedigende — Finanzierung der Anlageverbesserungen und der langfristigen Forderungen durch kurzfristige Fremdmittel erscheint weniger bedenklich, wenn berücksichtigt wird, daß schon im Januar 1962 eine Anleihe von 210 Millionen DM begeben werden konnte. Trotz der im ganzen gegenüber der Zeit vor 1958 günstigeren Finanzierung der Sachanlageninvestitionen hat sich der von der Kommission auf S. 57 des Gutachtens beklagte Liquiditätsstatus der DB weiter verschlechtert:

	1958	1960	1961	
			a)	b)
	in v. H.			
Deckung des Sachanlagevermögens einschließlich Beteiligungen durch eigene Mittel	76,4	73,2	68,1	67,6
Deckung des Sachanlagevermögens einschließlich Beteiligungen durch eigene Mittel *und* langfristig aufgenommene Fremdmittel	94,1	94,3	92,8	92,7

Für das Jahr 1961 sind jeweils 2 Werte angegeben, und zwar unter a) die aus den tatsächlichen Bilanzansätzen einschließlich der — rein rechnerischen — Inventurveränderungen berechneten Prozentsätze und, um einen echten Vergleich mit den Vorjahren zu ermöglichen, unter b) die aus den Ansätzen der DB-Bilanz ohne Berücksichtigung der Inventurveränderungen berechneten Prozentsätze. Während das Sachanlagevermögen 1958 noch zu 76,4 v. H. mit eigenen Mitteln bedeckt war, ist dieser Anteil im Abschluß 1960 trotz relativ starken Zuflusses an Bundesmitteln im Jahre 1960 auf 73,2 v. H. zurückgegangen. 1961 hat sich der Anteil der Eigenmittel weiter auf 67,6 v. H. verringert, da Bundesmittel für Investitionen nur in vergleichsweise bescheidenem Umfang zur Verfügung standen. Da nicht damit zu rechnen ist, daß in Zukunft eigene Mittel aus Rücklagen oder Gewinn zur Verfügung stehen werden, läßt sich diese Entwicklung nur dann verlangsamen, wenn sich der Bund durch Kapitalaufstockungen an der Finanzierung der Investitionen mindestens in dem vorgesehenen Maße, d. h. durch Übernahme des Zins- und Tilgungsdienstes für in den Jahren 1962 bis 1964 aufzunehmende Anleihen im Gesamtbetrag von 1,5 Mrd. DM, beteiligt.

Ersetzt und ergänzt
Tabellen auf Seite 56 Ziffer 6 a) und b)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Zu Ziffer 6 a)

Grundeigentum

zum *31. Dezember 1958:* 1 290,798 Millionen DM.

Flächenbestand	rd. ha
Betriebsgrundstücke	97 500
Grundstücke mit Wohnbauten	2 650
Grundstücke für sonstige Zwecke	15 100
Zusammen	115 250

Grundeigentum

zum *31. Dezember 1960:* 1 329,155 Millionen DM.

	rd. ha
Flächenbestand insgesamt	117 172
davon BD Saarbrücken	5 948
Bestand ohne BD Saarbrücken zum 31. Dezember 1960	111 224
Verringerung des Grundeigentums gegenüber 1958 demnach (ohne BD Saarbrücken)	115 250
./.	111 224
	4 026

Für das Jahr 1961 kann das Grundeigentum der DB nicht flächenmäßig ausgewiesen werden, weil nur alle drei Jahre eine Erhebung stattfindet.

Zu Ziffer 6 b)

Beteiligungen nach Bilanz

zum *31. Dezember 1958* = 134,6 Millionen DM

Gruppierung der Beteiligungen nach dem Stand vom 31. Dezember 1958:

		in Millionen DM
I.	Beteiligungen mit werbendem Charakter	3,568
II.	Beteiligungen zur Unterstützung der Verkehrsleistungen der DB	11,649
III.	Beteiligungen von verkehrspolitischer Bedeutung	3,303
IV.	Politisch und finanziell begründete Beteiligungen	48,046
V.	Wohnungs- und Siedlungsunternehmungen	69,931
VI.	Beteiligungen besonderer Art	0,311
VII.	Sonstige Beteiligungen	3,238
	insgesamt (brutto)	140,046

Beteiligungen nach Bilanz

zum *31. Dezember 1961* = 173,3 Millionen DM.

Gruppierung der Beteiligungen nach dem Stand vom 31. Dezember 1961:

		in Millionen DM
I.	Beteiligungen mit werbendem Charakter	14,213
II.	Beteiligungen zur Unterstützung der Verkehrsleistungen der DB	16,036
III.	Beteiligungen von verkehrspolitischer Bedeutung	2,193
IV.	Politisch und finanziell begründete Beteiligungen	47,539
V.	Wohnungs- und Siedlungsunternehmungen	89,890
VI.	Beteiligungen besonderer Art	0,400
VII.	Sonstige Beteiligungen	3,507
	insgesamt (brutto)	173,778

Im Geschäftsjahr 1961 sind der DB aus den Abschlüssen der Beteiligungsunternehmen für 1960 Dividenden in Höhe von ...... 5,441 Millionen DM

zugeflossen, *und zwar*

von den Bank-, Verkehrs-, und Industrieunternehmen (Gruppen I bis IV, VI und VII der vorstehenden Aufteilung) 5,137 Millionen DM

von den Wohnungs- und Siedlungsunternehmungen (Gruppe V der vorstehenden Aufteilung) .... 0,304 Millionen DM

Ergänzt und ersetzt
Tabelle auf Seite 58
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Betriebsleistungen der Deutschen Bundesbahn im Schienenverkehr

1948 bis 1961

Gebietsstand Jahr	Milliarden Wagenachs-kilometer
Bundesgebiet ohne Berlin (West) und ohne Saarland	
1948	14,1
1949	16,2
1950	16,8
1951	18,6
1952	18,8
1953	18,4
1954	19,1
1955	20,4
1956	20,7
1957	21,2
1958	20,2
1959	20,3
Bundesgebiet ohne Berlin (West) einschließlich Saarland	
1957	21,5
1958	20,5
1959	20,6
1960	21,4
1961	21,6

Quelle: Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 58 Ziffer 1
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Erträge und Aufwendungen

in Millionen DM

Geschäftsjahr	Erträge	Aufwendungen	Jahresergebnis
1948/II	1 926,0	2 008,4	⁒ 82,4
1949	3 923,8	3 994,9	⁒ 71,1
1950	3 757,3	4 120,0	⁒362,7
1951	4 726,9	4 655,2	+ 71,7
1952	5 257,8	5 398,4	⁒140,6
1953	5 160,7	5 327,3	⁒166,6
1954	5 235,8	5 739,2	⁒503,4
1955	5 785,0	5 986,5	⁒201,5
1956	6 147,1	6 662,5	⁒515,4
1957	6 453,4	7 131,7	⁒678,3
1958	6 831,3	7 408,0	⁒576,7
1959	7 385,0 [2])	7 741,8 [3])	⁒356,8
1960 [1])	8 113,9 [2])	8 127,4 [3])	⁒ 13,5
1961 [1])	8 732,3 [2])	8 762,1 [3])	⁒ 29,8

[1]) einschließlich Saarland

[2]) einschließlich folgender Abgeltungsleistungen des Bundes:
- a) Anpassungshilfe zur Erleichterung der Rationalisierung im Personenzugverkehr:
  150,0 Millionen DM im Jahre 1961
- b) Beitrag aus dem Straßenbauplan:
  10,0 Millionen DM im Jahre 1961
- c) für betriebsfremde Versorgungslasten:
  257,7 Millionen DM im Jahre 1959
  276,0 Millionen DM im Jahre 1960
  300,2 Millionen DM im Jahre 1961
- d) für strukturell bedingt überhöhten Versorgungsaufwand:
  175,0 Millionen DM im Jahre 1961
- e) für Mehraufwendungen wegen der Erhöhung der Gehälter, Löhne und Versorgungsbezüge:
  112,5 Millionen DM im Jahre 1960
  120,0 Millionen DM im Jahre 1961

[3]) einschließlich folgender Ausgaben:
- a) für betriebsfremde Versorgungslasten in der in Anmerkung 2 c) genannten Höhe,
- b) für strukturell bedingt überhöhte Versorgungslasten von 295 Millionen DM im Jahre 1961

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 58 Ziffer 2
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Erträge im Personen- und Güterverkehr

in Millionen DM

Geschäftsjahr	Personenverkehr	Güterverkehr	Sonstige	Insgesamt
1948 II	702,0	1 105,1	118,9	1 926,0
1949	1 236,9	2 235,5	451,4	3 923,8
1950	1 173,7	2 335,2	248,4	3 757,3
1951	1 307,8	3 136,1	283,0	4 726,9
1952	1 386,9	3 519,1	351,8	5 257,8
1953	1 460,3	3 261,6	438,8	5 160,7
1954	1 505,2	3 331,1	399,5	5 235,8
1955	1 613,0	3 733,1	438,9	5 785,0
1956	1 712,0	3 956,5	478,6	6 147,1
1957	1 808,9	4 058,4	586,1	6 453,4
1958	2 049,4	4 136,6	645,3	6 831,3
1959	2 083,1	4 254,3	947,6 [2])	7 385,0
1960 [1])	2 136,1	4 880,0	1 097,8 [3])	8 113,9
1961 [1])	2 411,4 [4])	4 956,9	1 364,0 [5])	8 732,3

[1]) einschließlich Saarland

[2]) einschließlich Abgeltung betriebsfremder Versorgungslasten von 257,7 Millionen DM

[3]) einschließlich 276,0 Millionen DM Abgeltung betriebsfremder Versorgungslasten und 112,5 Millionen DM Teilabgeltung aus dem Bundeshaushalt für Mehraufwendungen wegen der Erhöhung der Gehälter, Löhne und Versorgungsbezüge

[4]) einschließlich Anpassungshilfe des Bundes zur Erleichterung der Rationalisierung im Personenzugverkehr von 150,0 Millionen DM

[5]) einschließlich Beitrag aus dem Straßenbauplan des Bundes für Unterhaltung und Betrieb höhengleicher Kreuzungen von Bundesstraßen mit Bundesbahnstrecken von 10,0 Millionen DM sowie Abgeltungsleistungen des Bundes von insgesamt 595,2 Millionen DM

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 59 Ziffer 3
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Aufwendungen [1])
in Millionen DM

Geschäftsjahr	Bezüge des aktiven Personals (einschließlich Nebenbezüge)	Versorgungsbezüge	Sozialleistungen	Sachaufwand für Betrieb und Unterhaltung	Abschreibungen auf Anlagen und Fahrzeuge	Zinsen	Sonstige Aufwendungen	Zusammen
1948 und 1949	2 713,9	738,8	314,5	1 145,8	703,7	45,6	341,0	6 003,3
1950	1 709,0	519,9	209,0	879,5	512,6	58,8	231,2	4 120,0
1951	1 998,5	563,9	234,0	1 027,7	641,9	84,0	105,2	4 655,2
1952	2 149,6	686,8	321,7	1 291,6	797,5	90,5	60,7	5 398,4
1953	2 291,8	773,7	279,2	1 327,0	826,4	86,4	∕320,0 + 62,8	5 327,3
1954	2 362,1	855,8	278,4	1 251,3	811,7	96,5	83,4	5 739,2
1955	2 361,7	893,5	294,8	1 386,7	867,7	106,3	75,8	5 986,5
1956	2 647,1	974,7	333,1	1 586,0	908,6	151,4	61,6	6 662,5
1957	2 871,5	812,8 [2])	378,2	1 689,1	973,7	195,6	210,8	7 131,7
1958	3 107,0	783,8 [3])	405,4	1 753,3	903,9	275,4	179,2	7 408,0
1959	3 019,5	812,9	369,2	1 696,9	941,5	325,5	576,3 [5])	7 741,8
1960 [4])	3 236,1	887,1	387,1	1 759,9	1 097,2	371,6	388,4 [6])	8 127,4
1961 [4])	3 568,9	719,6	399,6	1 816,3	1 127,6	384,2	745,9 [7])	8 762,1

[1]) also ohne wertschaffende Anteile
[2]) 200 Millionen DM vom Bund übernommen
[3]) 280 Millionen DM vom Bund übernommen
[4]) einschließlich Saarland
[5]) einschließlich betriebsfremder Versorgungslasten von 257,7 Millionen DM
[6]) einschließlich betriebsfremder Versorgungslasten von 276,0 Millionen DM
[7]) einschließlich betriebsfremder Versorgungslasten von 300,2 Millionen DM und von strukturell bedingt überhöhten Versorgungsbezügen von 295,0 Millionen DM

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 59 (rechte Spalte unten)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Personaleinsatz ohne Nachwuchskräfte

(sogenannte Tagewerkseinheiten)

1948	562 597	
1950	491 513	
1958	480 820	(ohne Saarland)
1959	478 031	(einschließlich Saarland) (Saarland = 12 928)
1960	465 779	(einschließlich Saarland)
1961	461 132	(einschließlich Saarland)

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 61, Ziffer 1
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Gewinn- und Verlustrechnung

in Millionen DM

	1957	1958	1959 [1])	1960 [1])	1961 [1])
Fehlbetrag der Betriebsrechnung	⁒409,110	⁒270,251	—	—	—
Überschuß der Betriebsrechnung	—	—	137,515	389,432	410,744
Zinsmehraufwand	⁒195,617	⁒275,365	⁒325,529	⁒371,585	⁒384,192
Verlust der BD Saarbrücken	⁒ 81,635	⁒ 96,351	—	—	—
Zuschuß an BD Saarbrücken	—	—	⁒ 58,969	—	—
davon vermögenmehrend		—	10,412	—	—
Erträge aus Beteiligungen	0,546	0,653	1,803	3,793	5,441
Kapitalertragsteuer auf Beteiligungserträge	—	—	⁒ 0,418	⁒ 0,917	⁒ 1,239
Berichtigtes Betriebsergebnis	⁒685,816	⁒641,314	⁒235,186	20,723	30,754
Außerordentliche Aufwendungen	⁒114,168	⁒ 82,920	⁒259,222	⁒111,513	⁒149,354
Außerordentliche Erträge	102,733	124,078	109,529 [2])	52,021	59,805
Bauzinsen	18,985	23,397	28,108	25,250	28,983
Betriebsneutrales Ergebnis	+ 7,550	+ 64,555	⁒121,585	⁒ 34,242	⁒ 60,566
Bilanzergebnis	⁒678,266	⁒576,759	⁒356,771	⁒ 13,519	⁒ 29,812

[1]) Die Abgeltungsleistungen des Bundes für betriebsfremde und strukturell überhöhte Versorgungsbezüge sowie die entsprechenden Ausgaben in gleicher Höhe sind — entsprechend der Darstellung für 1958 — nicht aufgeführt.

[2]) davon 22,8 Millionen DM vermögenmehrender Teil des Zuschusses an BD Saarbrücken in den Geschäftsjahren 1957 und 1958

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 62
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Aufwendungen der Betriebsrechnung

		1957		
		Betrieb	Vorhaltung	insgesamt
1.	Besoldungen	1 314,9	309,2	1 624,1
2.	Angestelltenvergütungen	9,5	11,8	21,3
3.	Löhne der Hilfskräfte und Betriebsarbeiter	657,5	63,0	720,5
4.	Löhne der Bauarbeiter	—	220,6	220,6
5.	Löhne der Werkstättenarbeiter	—	348,1	348,1
6.	Löhne der Starkstromarbeiter	—	23,2	23,2
7.	Bezüge der Nachwuchskräfte	18,3	9,0	27,3
8.	Aufwandsentschädigungen	109,9	6,7	116,6
9.	Nebenbezüge	34,0	7,3	41,3
10.	Sonstige Personalkosten	9,3	5,8	15,1
11.	Versorgungsbezüge abzüglich betriebsfremde Lasten	711,8	166,3	878,1
12.	Gesetzliche Abgaben zur Sozialversicherung	90,3	87,7	178,0
13.	Satzungsgemäße, vertragliche usw. Sozialausgaben	136,7	77,2	213,9
14.	Unterstützungen	11,9	5,7	17,6
15.	Andere Soziallasten	13,7	5,9	19,6
16.	Personalausgaben insgesamt	3 117,8	1 347,5	4 465,3
17.	Kohlen	673,3	20,2	693,5
18.	Betriebsstoffe, Energie, Drucksachen	207,5	53,4	260,9
19.	Leistungen Dritter für die Betriebsführung	172,2	4,7	176,9
20.	Pachten und Mieten	20,3	4,2	24,5
21.	Steuern und Abgaben, Gebühren, Entschädigungen und sonstige Sachkosten der Betriebsführung	40,5	22,0	62,5
22.	Sachausgaben des laufenden Betriebes	1 113,8	104,5	1 218,3
	Personal- und Sachausgaben insgesamt	**4 231,6**	**1 452,0**	**5 683,6**
23.	Ausgleich zwischen Betriebsführung und Vorhaltung	./.108,6	+108,6	—
24.	Sachausgaben der Vorhaltung	—	2 295,5	2 295,5
25.	Bauzinsen	—	19,0	19,0
26.	Nachbelastung in 1957	—	—	—
	Unterhaltung			
27.	Bahnanlagen	883,0	—	
28.	Fahrzeuge	760,4	—	
	Erneuerung			
29.	Bahnanlagen	598,4	—	
30.	Fahrzeuge	375,4	./.2 617,2	
		2 617,2		
	Zuführung der Rückstellung für unterlassene Fahrzeugerneuerung und Bahnanlagenerneuerung		+135,3	
31.	Aufwendungen der Betriebsrechnung insgesamt	6 740,2	—	
32.	./. Erträge (s. Seite 61 Ziffer 2, Zeile „Erträge insgesamt")	6 331,1	—	
33.	**Betriebsergebnis**	**./.409,1**	**1 393,2**	
	Aktivierungen und Verrechnung mit Rücklagen			
34.	Betriebsentwicklung		56,0	
35.	Wiederaufbau		49,4	
36.	Neubau		493,7	
37.	Anlagen im Bau		451,3	
38.	Herrichtung der Bahnanlagen		1,3	
39.	Beseitigung von Unterhaltungsrückstand		310,9	
40.	Beseitigung von Erneuerungsrückstand		30,6	
41.	**Gesamtinvestitionen wie oben**		**1 393,2**	

in Millionen DM

1958			1959			1960			1961		
Betrieb	Vorhaltung	insgesamt	Betrieb	Vorhaltung	insgesamt	Betrieb	Vorhaltung	insgesamt	Betrieb	Vorhaltung	insgesamt
1 446,3	300,3	1 746,6	1 462,2	301,6	1 763,8	1 559,3	326,8	1 886,1	1 740,2	376,9	2 117,1
6,3	16,2	22,5	6,4	15,7	22,1	7,2	17,0	24,2	13,5	25,0	38,5
682,8	65,3	748,1	631,3	64,1	695,4	696,2	77,7	773,9	736,4	80,9	817,3
—	249,1	249,1	0,7	243,6	244,3	0,9	266,7	267,6	1,1	302,6	303,7
—	371,0	371,0	—	348,7	348,7	—	379,4	379,4	—	410,3	410,3
—	27,5	27,5	—	29,6	29,6	—	35,1	35,1	—	40,4	40,4
19,8	10,1	29,9	17,4	9,8	27,2	13,1	9,2	22,3	11,4	7,7	19,1
107,2	6,5	113,7	99,4	6,5	105,9	97,6	6,6	104,2	120,7	8,5	129,2
33,7	7,1	40,8	34,9	6,9	41,8	41,6	7,9	49,5	46,2	9,0	55,2
9,6	5,8	15,4	9,4	5,7	15,1	9,3	5,6	14,9	9,7	6,6	16,3
698,0	144,5	842,5	731,1	150,9	882,0	802,9	168,3	971,2	613,9	197,0	810,9
103,8	103,8	207,6	91,7	97,8	189,5	101,5	107,4	208,9	108,0	118,7	226,7
131,7	63,0	194,7	116,8	57,5	174,3	120,0	59,3	179,3	117,5	59,5	177,0
12,8	5,6	18,4	11,3	5,1	16,4	11,2	5,1	16,3	11,1	5,2	16,3
15,0	6,4	21,4	17,4	7,1	24,5	16,2	6,7	22,9	15,6	6,7	22,3
3 267,0	1 382,2	4 649,2	3 230,0	1 350,6	4 580,6	3 477,0	1 478,8	4 955,8	3 545,3	1 655,0	5 200,3
610,9	20,0	630,9	528,4	16,1	544,5	484,4	15,3	499,7	454,7	13,0	467,7
233,1	50,7	283,8	240,5	46,7	287,2	251,0	51,2	302,2	268,5	52,5	321,0
191,4	3,9	195,3	223,7	3,6	227,3	272,9	3,9	276,8	293,5	5,4	298,9
—	45,3	45,3	—	50,3	50,3	—	50,6	50,6	—	50,3	50,3
42,1	20,8	62,9	43,6	22,1	65,7	48,4	24,6	73,0	51,9	27,2	79,1
1 077,5	140,7	1 218,2	1 036,2	138,8	1 175,0	1 056,7	145,6	1 202,3	1 068,6	148,4	1 217,0
4 344,5	**1 522,9**	**5 867,4**	**4 266,2**	**1 489,4**	**5 755,6**	**4 533,7**	**1 624,4**	**6 158,1**	**4 613,9**	**1 803,4**	**6 417,3**
⁒122,6	+122,6	—	⁒126,5	+126,5	—	⁒151,0	+151,0	—	⁒166,2	+166,2	—
—	2 274,8	2 274,8	—	2 164,0	2 164,0	—	2 370,6	2 370,6	—	2 835,3	2 835,3
—	23,4	23,4	—	28,1	28,1	—	25,2	25,2	—	29,0	29,0
+ 41,0	⁒ 41,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
968,1	—		982,1	—		1 095,6	—		1 220,7	—	
818,6	—		776,8	—		791,9	—		836,0	—	
552,3	—		590,7	—		684,8	—		735,2	—	
351,5	⁒2 690,5		350,7	—		412,4	—		392,4	—	
2 690,5			2 700,3	−2 700,3		2 984,7	−2 984,7		3 184,3	−3 184,3	
	+ 14,8			+ 43,1			+ 98,0			+ 44,8	
6 953,4	—		6 840,0	—		7 367,4	—		7 632,0	—	
6 683,2	—		6 977,5	—		7 756,8	—		8 042,9	—	
⁒270,2	**1 227,0**		**+137,5**	**1 150,8**		**+389,4**	**1 284,5**		**+410,7**	**1 694,4**	
	70,8			102,5			113,8			129,5	
	29,1			55,8			49,5			38,4	
	353,5			409,0			480,7			607,5	
	445,1			288,9			391,7			641,6	
	0,7			4,0			3,9			2,7	
	98,8			59,0			96,6			93,9	
	229,0			231,6			148,3			180,8	
	1 277,0			**1 150,8**			**1 284,5**			**1 694,4**	

**Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 79
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode**

Derzeitiger Stand der Sonderbelastungen der Deutschen Bundesbahn

in Millionen DM

	Berechnungen der Kommission	Stand 1960/61	Stand 1961/62
	(vom Bund übernommen)		
(1) Versorgungsbezüge (betriebsfremde Lasten)	—	—	—
(2) Wiederkehrende Belastungen aus dem Personalüberhang	—	—	—
(3) Subventionstarife im Güterverkehr	32,9	—	—
(4) Sozialtarife im Personenverkehr	79,0	74,4	77,7
(5) bis (8)	—	—	—
(9) Personenverkehr mit der Sowjetzone	27,6	10,0	11,0
(10) Montangemeinschaft	—	—	—
(11) Kosten des eigenen Fahrwegs	(siehe Ausführungen zu Wegekosten)		
(12) Schienengleiche Übergänge	85,0	110,0	120,0
(13) Haftpflicht	—	—	—
(14) Arbeitgeberbeiträge zur Invalidenversicherung für spätere Beamte (75 v. H. der Ausgaben)	(55,9) *)	(81,4) *)	(71,5) *)
(15) Mineralölabgabe des Schienenverkehrs (Mineralölsteuer)	5,3	—	1,7 **)
(16) Einmalige einseitige Belastungen (Kriegsschäden, Lasten auf das Vermögen)	(sollen durch Kapitalaufstockung durch den Bund ausgeglichen werden) (685,5)		
	229,8	194,4	210,4

*) Frage der Bereinigung der sog. „Doppelversorgung" (vgl. Seite 11) Nr. 10 der Übersicht zu S. 92 der Drucksache 1602)

**) Die DB erhält eine Betriebsbeihilfe in Höhe der gezahlten Mineralölsteuer, jedoch erst im 2. Quartal des auf die Zahlung folgenden Jahres, so daß sich ein Zinsverlust in Höhe von insgesamt 1,721 Millionen DM (1961) errechnet.

Ersetzt Angaben
auf Seite 81 Nr. (3)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Tabelle über den Verlust der DB bei den landwirtschaftlichen Subventionstarifen

Die Angaben sind überholt und können entfallen.
Durch Erhöhung der Tarife entfällt der Subventionscharakter.

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 82 Nr. (4)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Entwicklung der Einnahmeausfälle bei den Sozialtarifen in den Jahren 1959 und 1960 gegenüber 1958

	1958	1959	1960	1961
	in Millionen DM			
Arbeiterrückfahrkarten (Akf)				
— Akf, Akf für Binnenschiffer und deutsche Seeleute, Akf für Heimarbeiter, Lehrgangsrückfahrkarten —	27,0 4,5	26,5	26,0	23,9
Schülerfahrkarten (Einzelfahrkarten)	17,7	17,7	18,9	18,9
Karten für erholungsbedürftige Kinder	16,0	17,3	18,1	19,4
Karten für kinderreiche Familien	8,0	8,0	8,0	12,3 **)
Karten „Ermäßigung (Arb)"				
— einfache Fahrkarten für Binnenschiffer und deutsche Seeleute, für Heimarbeiter und zum Besuch von Lehrgängen —	0,5	1,4	1,2	0,6
Karten „Ermäßigung (Kr)"				
— öffentliche Krankenpflege —	5,3 *)	2,4 *)	2,2 *)	0,7
— hilfsbedürftige Kranke, mittellose Pfleglinge und Zöglinge, mittellose Blinde, Taubstumme und Schwerhörige, Besuch von Kriegsgräbern —				1,9 *)
Summe ...	79,0	73,3	74,4	77,7

*) Die Untergruppen sind statistisch nicht besonders erfaßt, weil dafür die gleichen Fahrkarten verwendet werden.
**) statistisch nicht erfaßt, Einnahmeausfall auf Grund von Erhebungen von 1956 geschätzt

Ersetzt Angaben auf Seite 92 Ziffer 4 der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Übersicht über die Entwicklung der Versorgungsbezüge von 1958 bis 1962 als Anhaltspunkt für die Vorschläge einer künftigen Regelung der Versorgungsbezüge (ohne betriebsfremde Lasten, einschließlich Saarland)

	Versorgungsbezüge			Versorgungsempfänger			Jahresbetrag pro Versorgungsfall			Versorgungsaufwendungen in v. H. der Bezüge der aktiven Beamten
	Millionen DM	Erhöhung in v. H.		Anzahl	Erhöhung in v. H.		DM	Erhöhung in v. H.		
		zum Vorjahr	zu 1958		zum Vorjahr	zu 1958		zum Vorjahr	zu 1958	
1958	881,5 [1])	—	—	232 085	—	—	3 798	—	—	*48,8*
1959	916,9 [1])	*4,0* [5])	*4,0*	235 455	*1,5*	*1,5*	3 894	*2,5*	*2,5*	*50,5*
1960	971,2 [2])	*5,9* [6])	*10,2*	237 787	*1,0*	*2,5*	4 084	*4,9* [6])	*7,5*	*51,5*
1961	1 083,0 [3])	*11,5* [7])	*22,9*	240 000	*1,0*	*3,4*	4 512	*10,5* [7])	*18,8*	*51,9*
1962	1 194,0 [4])	*10,2* [8])	*35,5*	244 000	*1,7*	*5,1*	4 893	*8,4* [8])	*28,8*	*55,9*

[1]) Summe der Beträge im Abschluß der DB und der in DM umgerechneten entsprechenden Beträge im Abschluß der BD Saarbrücken

[2]) Betrag lt. Jahresabschluß

[3]) Betrag lt. Wirtschaftsplan ohne Berücksichtigung einer Teilabgeltung von 175 Millionen DM durch den Bund

[4]) Betrag lt. Wirtschaftsplan 1962 ohne Berücksichtigung einer Teilabgeltung durch den Bund

[5]) Erhöhung der Anzahl der Versorgungsfälle, Änderung der Berechnung der vom Bund zu übernehmenden betriebsfremden Versorgungslast

[6]) 7%ige Erhöhung der Versorgungsbezüge ab 1. Juni 1960 und Erhöhung der Anzahl der Versorgungsfälle

[7]) 8%ige Erhöhung der Versorgungsbezüge ab 1. Januar 1961 und Erhöhung der Anzahl der Versorgungsfälle

[8]) Auswirkungen der Kühlthau-Novelle und Erhöhung der Anzahl der Versorgungsfälle

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 115
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Die Verlustquellen nach Verkehren

Millionen DM

	1957	1958	1959	1960	1961
Personenverkehr in Personenzügen	893,3	847,3	818,3	846,2	733,1
Stückgutverkehr	331,7	374,6	345,7	313,9	282,5
Gepäck, Expreßgutverkehr, Postbeförderung	143,9	119,4	100,2	86,0	110,7
Eisenbahnkraftwagenverkehr	54,4	32,7	—	—	—
S-Bahn Hamburg	17,2	12,8	11,9	8,9	11,0
Personenverkehr in Eilzügen	14,2	—	—	8,4	29,8
Eisenbahnschiffsverkehr	2,2	4,4	2,9	1,8	—
Schmalspurverkehr	2,9	3,4	3,3	2,9	3,2
	1 459,8	1 394,6	1 282,3	1 268,1	1 170,3

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 118
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Nachkalkulation im Bezirkspersonenverkehr

Bezeichnung	Einnahmen 1958	Aufwendungen 1958	Betriebsverlust 1958	Einnahmen in v. H. der Aufwendungen 1958
	in Millionen DM			
Bezirkspersonenverkehr ohne Berufszüge				
Personenzüge des allgemeinen Verkehrs ohne Berufs- und Schülerverkehr	465,1	684,4	223,4	68,0
Berufsverkehr	32,8	71,3	38,5	46,0
Schülerverkehr	4,2	21,4	17,2	19,6
Insgesamt	502,1	777,1	275,0	64,6
Berufszüge				
davon Berufsverkehr	234,2	591,4	357,2	39,6
davon Schülerverkehr	29,6	177,1	147,5	16,7
Insgesamt	765,9	1 545,6	779,7	49,6
Berufsverkehr in Eil- und Schnellzügen				
Berufsverkehr	55,3	100,6	45,3	55,0
Schülerverkehr	7,6	30,1	22,5	25,2
Insgesamt	62,9	130,7	67,8	48,1
Verlust des Bezirkspersonen-Verkehrs und des gesamten Berufsverkehrs			847,5	
davon Betriebsverlust des Berufs- und Schülerverkehrs in allen Zügen			628,2	

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 120 Ziffer 5
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Umfang des gesamten Reiseverkehrs, aufgegliedert nach Berufsverkehr, Schülerverkehr,

Alle Züge	Prozentsatz der Einnahmen				
	1957	1958	1959	1960	1961
a) Berufsverkehr	14,33	16,51	15,87	15,91	15,38
b) Schülerverkehr	2,24	2,09	2,06	1,96	1,83
Berufs- und Schülerverkehr zusammen	16,57	18,60	17,93	17,87	17,21
c) ermäßigte Rückfahrkarten	33,46	34,71	35,34	36,37	37,02
d) Sonderzüge	3,59	3,75	4,04	3,67	4,09
e) alle übrigen ermäßigten Tarife	20,60	20,37	19,72	19,01	18,34
Summe aller ermäßigten Tarife	74,22	77,43	77,03	76,92	76,66
f) Normaltarif	20,97	18,03	18,32	18,60	18,77
g) Zuschlagkarten	4,81	4,54	4,65	4,48	4,57
	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

und im Berufs- und Schülerverkehr

Einnahmen 1959	Aufwendungen 1959	Betriebsverlust 1959	Einnahmen in v. H. der Aufwendungen 1959	Einnahmen 1960	Aufwendungen 1960	Betriebsverlust 1960	Einnahmen in v. H. der Aufwendungen 1960	Einnahmen 1961	Aufwendungen 1961	Betriebsverlust 1961	Einnahmen in v. H. der Aufwendungen 1961
in Millionen DM				in Millionen DM				in Millionen DM			
454,0	783,8	329,8	57,9	502,9	809,8	306,9	62,1	517,1	869,4	352,3	59,5
38,0	143,4	105,4	26,5	38,9	153,9	115,0	25,3	63,3[1]	148,8	85,5	42,5
492,0	927,2	435,2	53,1	541,8	963,7	421,9	56,2	580,4	1 018,2	437,8	57,0
248,0	577,0	329,0	43,0	254,4	611,3	356,9	41,6	381,7[2]	598,9	217,2	63,7
740,0	1 504,2	764,2	49,2	796,2	1 575,0	778,8	50,6	962,1	1 617,1	655,0	59,5
70,3	114,9	44,6	61,2	70,6	105,9	35,3	66,7	73,3	111,4	38,1	65,8
70,3	114,9	44,6	61,2	70,6	105,9	35,3	66,7	73,3	111,4	38,1	65,8
		808,8				814,1				693,1	
		479,0				507,2				340,8	

[1]) einschließlich 21,8 Millionen DM Anpassungshilfe des Bundes
[2]) einschließlich 128,2 Millionen DM Anpassungshilfe des Bundes

nach Verkehr zu sonstigen Ermäßigungen und nach Verkehr zum Normaltarif

Prozentsatz der beförderten Personen					Prozentsatz der geleisteten Personen-km				
1957	1958	1959	1960	1961	1957	1958	1959	1960	1961
49,59	46,95	45,77	45,73	41,35	27,29	26,17	24,92	24,49	20,74
14,81	15,31	15,83	15,64	16,32	7,75	7,84	7,77	7,47	7,35
64,40	62,26	61,60	61,37	57,67	35,04	34,01	32,69	31,96	28,09
11,03	12,38	12,58	13,05	14,90	24,02	25,52	27,37	28,62	30,67
0,84	0,90	0,93	0,80	0,95	4,59	5,16	5,76	5,23	6,19
15,74	15,78	15,79	15,32	15,82	23,30	22,22	21,66	21,27	21,39
92,01	91,32	90,90	90,54	89,34	86,95	87,91	87,48	87,08	86,34
7,99	8,68	9,10	9,46	10,66	13,05	12,09	12,52	12,92	13,66
—	—	—		—	—		—	—	—
100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 121 oben
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Berufs- und Schülerverkehr getrennt nach Zuggattungsgruppen

in Millionen DM

	Einnahmen				Aufwendungen [1]				Verlust			
	1958	1959	1960	1961	1958	1959	1960	1961	1958	1959	1960	1961
Personenzüge	300,8	286,0	293,3	[2] 445,0	861,2	720,4	765,2	747,7	560,4	434,4	471,9	302,7
Eilzüge des Berufsverkehrs	26,2	22,5	24,2	25,0	83,5	45,7	41,6	40,0	57,3	23,2	17,4	15,0
Sonstige Eilzüge	26,2	35,1	36,5	40,4	39,1	59,5	59,6	65,1	12,9	24,4	23,1	24,7
Schnellzüge	10,5	12,7	9,9	7,9	8,1	9,7	4,7	6,3	./. 2,4	./. 3,0	./. 5,2	./. 1,6
Insgesamt	363,7	356,3	363,9	518,3	991,9	835,3	871,1	859,1	628,2	479,0	507,2	340,8

[1] Betriebskosten
[2] einschließlich 150,0 Millionen DM Anpassungshilfe des Bundes

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 121 (linke Spalte unten)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Verbesserung des Betriebsergebnisses der DB durch Einstellung des gesamten Verkehrs in Personenzügen

in Millionen DM

	1957	1958	1959	1960	1961
Gesamtaufwendungen	1 478,4	1 545,6	1 504,2	1 575,0	1 617,1
./. wegfallende Kosten	824,8	862,4	839,3	878,9	902,3
Verbleibende ungedeckte fixe Kosten der Bahnanlagen usw.	653,6	683,2	664,9	696,1	714,8
Vermiedener Betriebsverlust	813,3	779,7	764,2	778,8	805,0 *)
Einsparung (ohne Berücksichtigung der negativen Rückwirkungen auf den Fernverkehr)	159,7	96,5	99,3	82,7	90,2

*) bei Wegfall von 150 Millionen DM Anpassungshilfe des Bundes

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 139 Ziffer 1
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Gepäck-, Expreßgut- und Postbeförderung

Einnahmen und Aufwendungen aus der Gepäckbeförderung, dem Expreßgut sowie den Leistungen für die Bundespost setzen sich wie folgt zusammen - - nur Schienenverkehr (ohne S-Bahn) - -:

in Millionen DM

	Gepäck- und Nebeneinnahmen			Expreßgut			Postbeförderung			Insgesamt		
	1957 *)	1958 *)	1961	1957 *)	1958 *)	1961	1957 *)	1958 *)	1961	1957 *)	1958 *)	1961
						Einnahmen						
Schnellzüge ..	16,2	18,1	21,0	111,7	126,6	159,4	39,9	46,7	51,2	167,8	191,4	231,6
Eilzüge	6,4	4,4	5,7	27,0	34,6	49,1	12,3	14,9	17,6	45,7	53,9	72,4
Personenzüge	3,4	4,1	3,2	28,2	31,1	28,7	29,2	32,0	30,5	60,8	67,2	62,4
Güterzüge ...	—	—	—	4,1	6,1	5,0	29,3	34,7	50,8	33,4	40,8	55,8
	26,0	26,6	29,9	171,0	198,4	242,2	110,7	128,3	150,1	307,7	353,3	422,2
						Aufwendungen ohne Schuldendienst						
Verkehrliche Abfertigung	19,7	20,3	33,3	142,5	149,0	143,4	—	—	—	162,2	169,3	176,7
Betriebliche Abfertigung und Zugbildung	5,1	5,2	2,0	19,5	20,4	14,0	13,1	13,8	25,3	37,7	39,4	41,3
Zugförderung	13,6	14,0	8,0	51,5	53,8	59,9	53,5	56,7	52,6	118,6	124,5	120,5
Vorhaltung der Fahrzeuge	5,4	5,6	10,9	31,9	33,4	61,4	15,3	16,2	32,7	52,6	55,2	105,0
Vorhaltung der Bahnanlagen ...	8,9	9,1	5,7	28,5	29,8	35,4	20,0	21,2	17,7	57,4	60,1	58,8
Verwaltung ..	2,9	3,0	3,9	15,5	16,2	19,7	4,7	5,0	7,0	23,1	24,2	30,6
	55,6	57,2	63,8	289,4	302,6	333,8	106,6	112,9	135,3	451,6	472,7	532,9
Ergebnis (ohne Schuldendienst)	⁒ 29,6	⁒ 30,6	⁒ 33,9	⁒118,4	⁒104,2	⁒ 91,6	+ 4,1	+ 15,4	+ 14,8	⁒143,9	⁒119,4	⁒110,7

*) ohne Saarland

**Ersetzt und ergänzt
Tabellen auf Seite 140 Ziffer 3 und 4
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode**

Leistungen im Gepäckverkehr

	Achskm der Gepäckwagen				Einnahmen			
	1958		1961		1958		1961	
	in Millionen	in v. H.	in Millionen	in v. H.	in Millionen DM	in v. H.	in Millionen DM	in v. H.
D-Züge	211,365	*31,6*	179,955	*36,4*	18,1	*68,0*	21,0	*70,2*
Eilzüge	185,174	*27,7*	169,506	*34,3*	4,4	*16,6*	5,7	*19,1*
Personenzüge	272,282	*40,7*	144,829	*29,3*	4,1	*15,4*	3,2	*10,7*
		100,0		*100,0*	26,6	*100,0*	29,9	*100,0*

Entwicklung des Gepäckverkehrs

	1950	1953	1956	1957	1958	1961
in 1000 t	211,2	172,1	178,5	190,8	289,5	354,9
in Millionen t/km	24,6	27,5	33,1	37,6	49,2	60,8
Einnahmen in Millionen DM	8,5	10,7	23,9	26,3	27,8	31,4

Entwicklung des Expreßgutverkehrs

	1951	1957	1958	1961
Beförderte t in 1000 t	611,2	801,5	815,3	791,2
Geleistete t/km in Millionen	119,6	165,7	168,6	177,6
Einnahmen in Millionen DM	98,3	171,6	199,1	243,3

**Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 141 (unten)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode**

	1957	1958	1959	1960	1961
	in Millionen DM				
Eisenbahnkraftverkehr	⁒54,4	⁒32,7	—	—	—
S-Bahn Hamburg	⁒17,2	⁒12,8	⁒11,9	⁒ 8,9	⁒11,0
Personenverkehr in Eilzügen	⁒14,2	—	—	⁒ 8,4	⁒29,8
Eisenbahnschiffsverkehr	⁒ 2,2	⁒ 4,4	⁒ 2,9	⁒ 1,8	—
Schmalspurverkehr	⁒ 2,9	⁒ 3,4	⁒ 3,3	⁒ 2,9	⁒ 3,2
	⁒90,9	⁒53,3	⁒18,1	⁒22,0	⁒44,0

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 142
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Betriebsrechnung für den Eisenbahnkraftverkehr
in Millionen DM

	1957	1961
Einnahmen		
Bahnbusverkehre	111,183	177,5
Sonderverkehre	3,446	3,1
Nebenerträge	0,100	
Personenverkehr insgesamt	114,729	180,6
LKW-Verkehr	99,600	172,2
und Schienenersatzverkehr	16,400	nicht eigenwirtschaftlich
Straßenrollerverkehr	8,149	nicht eigenwirtschaftlich
Großbehälterverkehr	2,093	nicht eigenwirtschaftlich
Straßenrollersonderverkehr	—	3,5
Sonstige Verkehre (nicht eigenwirtschaftlich)		
Zubringerverkehr Schiene	—	0,8
Schienenersatzverkehr	—	0,1
Stückgutlinienverkehr	—	0,6
Straßenrollerregelverkehr	—	6,8
Großbehälterverkehr	—	4,1
Huckepackverkehr	—	1,4
Zum Ausgleich der Fehlbeträge sind nach dem Veranlassungsprinzip von der Schiene zu übernehmen		35,2
Güterverkehr insgesamt	126,242	224,7
alle Verkehre zusammen	240,971	405,3
Aufwendungen außer Dienstverkehr	289,2	381,8
Anteilige Dienstgutfrachten	6,1	4,9
	295,3	386,7
Ergebnis: Einnahmen gegenüber Aufwendungen	./. 54,4	+ 18,6

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 177
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

	1950 v. H.	1955 v. H.	1957 v. H.	September 1959 v. H.	1961 v. H.
Dampflok	88,2	76,1	71,1	60,7	52,0
Elektrische Triebfahrzeuge	8,8	11,0	12,6	20,7	25,0
Dieseltriebfahrzeuge	3,0	12,9	16,3	18,6	23,0
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

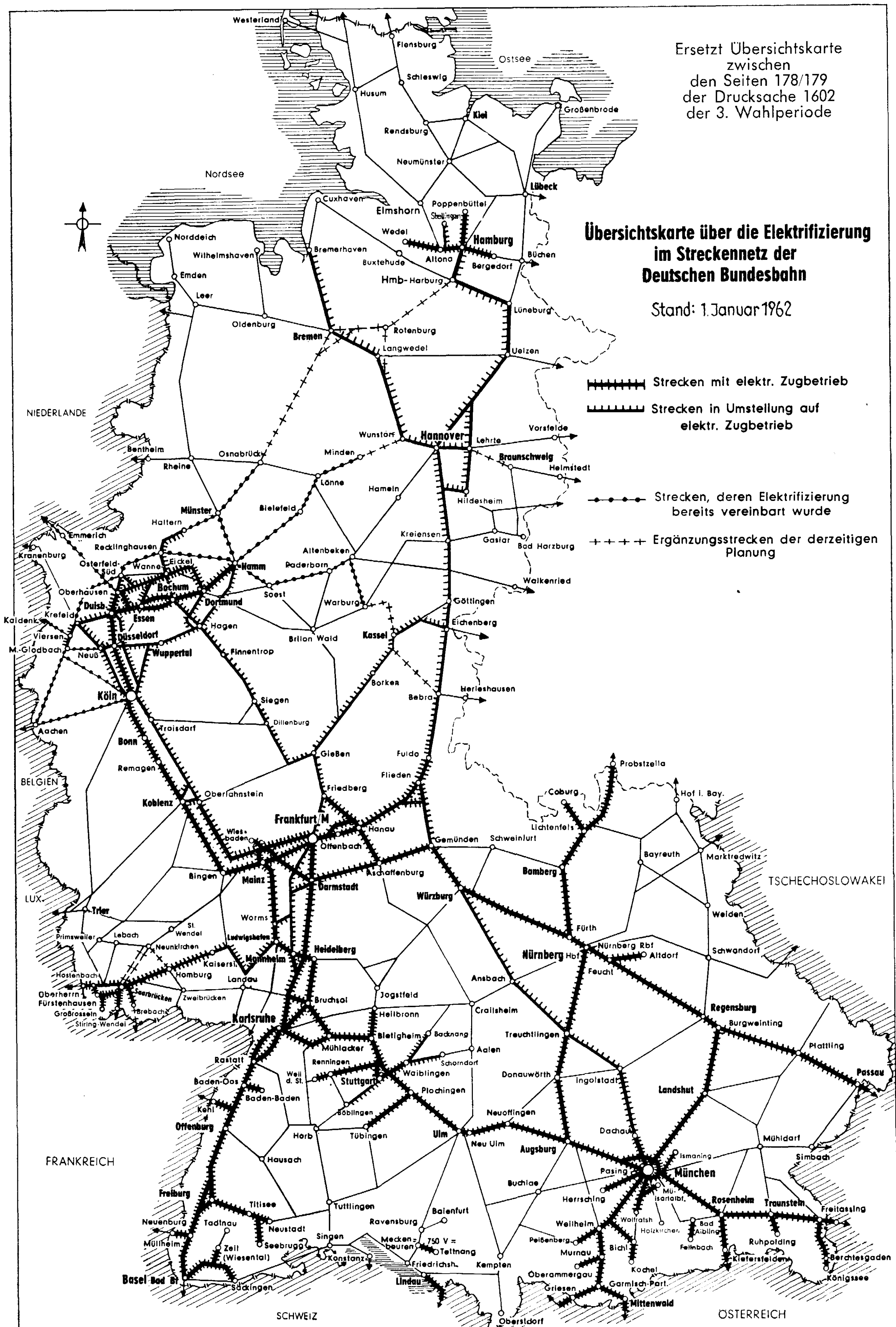
Am 31. Dezember 1961 beträgt der Anteil der elektrifizierten Streckenkilometer am Gesamtnetz der DB mit rd. 4080 km etwas über 13 v. H.

Ergänzt
Angaben auf Seite 178 Ziffer 5
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Übersicht über die voraussichtlichen Fertigstellungstermine der Elektrifizierungsarbeiten innerhalb des Vierjahres-Investitionsabschnittes 1962/65

1. Rechte Rhein-Strecke:	
Oberlahnstein–Gremberg–Oberhausen-Osterfeld Süd	Sommer 1962
2. Wupper-Strecke:	
Köln/Düsseldorf–Wuppertal–Hamm und Dortmund/Bochum-Langendreer–Hagen	Sommer 1964
3. Ruhrgebiet–Hamburg:	
Wanne-Eickel–Recklinghausen–Haltern	Ende 1963
Haltern/Hamm–Münster–Bremen–Hamburg	nach 1965
4. Nord-Süd-Strecke:	
Fulda–Bebra	Frühjahr 1963
Bebra–Hannover	Sommer 1963
Gemünden–Elm	Sommer 1963
Hannover–Bremen	1964/65
Hannover–Hamburg-Altona	1964/65
Bremen–Bremerhaven	1965
Nordstemmen–Hildesheim–Celle	1965
5. Ruhr-Sieg-Strecke:	
Hagen–Dillenburg–Gießen–Frankfurt	1965
6. Ried-Bahn:	
Frankfurt–Biblis–Mannheim	liegt noch nicht fest
7. Main-Weser-Bahn:	
Gießen–Kassel–Eichenberg und Bebra–Kassel	nach 1965
8. Strecke Kaiserslautern–Ludwigshafen	Frühjahr 1964
9. Strecke Ingolstadt–Würzburg:	
Ingolstadt–Treuchtlingen	Sommer 1962
Treuchtlingen–Würzburg	1965
10. Mehrere Strecken in den Räumen	
a) Köln–Duisburg–Aachen:	
Köln–Neuß–Düsseldorf	Sommer 1962
Neuß–Krefeld	Sommer 1963
Duisburg–Krefeld–Mönchengladbach	Sommer 1964
b) Ruhrgebiet:	
Wanne-Eickel–Gelsenkirchen–Essen Hbf	Sommer 1962
Wanne-Eickel/Herne–Bochum-Riemke–Bochum-Langendreer	1965
c) Saarland	
d) Stuttgart:	
Waiblingen–Schorndorf	Sommer 1962
Stuttgart–Böblingen	Sommer 1963
Waiblingen–Backnang	liegt noch nicht fest

Alle nicht aufgezählten Strecken werden nach 1965 fertiggestellt.


Ersetzt Übersichtskarte zwischen den Seiten 178/179 der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode
Übersichtskarte über die Elektrifizierung im Streckennetz der Deutschen Bundesbahn
Stand: 1. Januar 1962
Strecken mit elektr. Zugbetrieb
Strecken in Umstellung auf elektr. Zugbetrieb
Strecken, deren Elektrifizierung bereits vereinbart wurde
Ergänzungsstrecken der derzeitigen Planung
Nordsee
Ostsee
NIEDERLANDE
BELGIEN
LUX.
FRANKREICH
SCHWEIZ
ÖSTERREICH
TSCHECHOSLOWAKEI
Westerland
Flensburg
Schleswig
Husum
Kiel
Großenbrode
Rendsburg
Neumünster
Lübeck
Cuxhaven
Elmshorn
Poppenbüttel
Wedel
Hamburg
Altona
Büchen
Bergedorf
Norddeich
Wilhelmshaven
Emden
Bremerhaven
Buxtehude
Hmb-Harburg
Leer
Oldenburg
Lüneburg
Bremen
Rotenburg
Langwedel
Uelzen
Wunstorf
Hannover
Lehrte
Vorsfelde
Braunschweig
Helmstedt
Bentheim
Rheine
Osnabrück
Minden
Löhne
Hameln
Hildesheim
Münster
Bielefeld
Haltern
Emmerich
Kranenburg
Recklinghausen
Osterfeld-Süd
Wanne-Eickel
Hamm
Kreiensen
Goslar
Bad Harzburg
Altenbeken
Paderborn
Walkenried
Oberhausen
Duisb.
Bochum
Dortmund
Soest
Göttingen
Kaldenk.
Krefeld
Essen
Warburg
Viersen
Düsseldorf
Hagen
Eichenberg
M.-Gladbach
Neuß
Wuppertal
Brilon Wald
Kassel
Finnentrop
Köln
Borken
Siegen
Bebra
Herleshausen
Aachen
Troisdorf
Dillenburg
Bonn
Gießen
Fulda
Remagen
Flieden
Probstzella
Koblenz
Oberlahnstein
Friedberg
Coburg
Hof i. Bay.
Frankfurt/M
Hanau
Lichtenfels
Wiesbaden
Offenbach
Gemünden
Schweinfurt
Bayreuth
Marktredwitz
Bingen
Mainz
Darmstadt
Aschaffenburg
Bamberg
Würzburg
Trier
Worms
Weiden
Primsweiler
Lebach
St. Wendel
Fürth
Neunkirchen
Ludwigshafen
Heidelberg
Nürnberg Rbf
Altdorf
Kaiserslautern
Mannheim
Nürnberg Hbf
Schwandorf
Hostenbach
Homburg
Landau
Feucht
Oberherrn
Fürstenhausen
Großrosseln
Saarbrücken
Zweibrücken
Brebach
Stiring-Wendel
Bruchsal
Jagstfeld
Ansbach
Heilbronn
Crailsheim
Regensburg
Karlsruhe
Bietigheim
Backnang
Treuchtlingen
Burgweinting
Mühlacker
Aalen
Plattling
Rastatt
Renningen
Schorndorf
Passau
Baden-Oos
Weil d. St.
Stuttgart
Waiblingen
Donauwörth
Ingolstadt
Baden-Baden
Plochingen
Landshut
Kehl
Böblingen
Neuoffingen
Offenburg
Horb
Tübingen
Ulm
Neu Ulm
Dachau
Mühldorf
Augsburg
Hausach
Ismaning
Simbach
Pasing
München
Buchloe
Freiburg
Herrsching
Rosenheim
Traunstein
Freilassing
Titisee
Tuttlingen
Neuenburg
Tadtnau
Neustadt
Ravensburg
Baienfurt
Weilheim
Wolfratsh.
Bad Aibling
Ruhpolding
Zell (Wiesental)
Seebrugg
Singen
Meckenbeuren
750 V =
Tettnang
Holzkirchen
Peißenberg
Bichl
Feilnbach
Kiefersfelden
Berchtesgaden
Müllheim
Konstanz
Friedrichsh.
Kempten
Murnau
Kochel
Königssee
Basel Bad Bf
Säckingen
Lindau
Oberammergau
Griesen
Garmisch-Part.
Mittenwald
Oberstdorf

Ersetzt
Tabelle auf Seite 182 Ziffer 5 e)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Bestand der Diesellokomotiven am 31. Dezember 1961
und Beschaffung nach dem Investitionsplan im 4-Jahres-Abschnitt

Typen	Bestand 31. Dezember 1961	Planung 4-Jahres-Abschnitt 1962/65	Kommissions-vorschlag 4-Jahres-Abschnitt 1961/64
V 60	788	400	581
V 100° (Rangier)	—	70	1 000
V 100 (Strecken)	59	900	
V 160	6	150	500
V 200	86	50	55
V 65	15	—	—
V 80	10	—	—
alte Baureihen	125	—	—
Kleinloks			
Köf I	78	—	—
Köf II	1 127	—	—
Köf III	8	200	100

Ergänzt
Angaben auf Seite 183 unter A. und B.
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Zu A. Ziffer 1

Der Anteil der überalterten Reisezugwagen mit einem Durchschnittsalter von über 40 Jahren ist gegenüber 52,5 v. H. (Gutachten) auf 30 v. H. zurückgegangen.

Zu B. Ziffer 5

Der Anteil der Spezialgüterwagen am Wagenpark der DB hat sich gegenüber 9 v. H. (Gutachten) bis Ende 1961 auf 15 v. H. erhöht.

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 185
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Fahrzeugbestände

Personen-, Gepäck- und Güterwagen (einschließlich Bundesbahndirektion Saarbrücken)

	1957 November	1958 November	1961 November
Personenwagen			
Gesamtbestand zugleich Einsatzbestand	22 964	22 714	19 748
darunter fremde	252	235	194
betriebsfähig	22 964	21 206	18 480
Reisezug-Gepäckwagen			
Gesamtbestand zugleich Einsatzbestand	2 800	2 455	1 780
darunter fremde	36	31	16
betriebsfähig	2 601	2 272	1 673
Güterzug-Gepäckwagen			
Gesamtbestand zugleich Einsatzbestand	6 110	5 450	3 158
darunter fremde	37	19	3
betriebsfähig	5 539	5 211	2 871
Wagenachs-km auf 1 betriebsfähigen Personenwagen in 1000 (im Monat)	18,47	19,44	21,67
Güterwagen			
Bestand im DB-Bereich (deutsche und ausländische Wagen)	306 624	304 899	308 570
darunter Privatwagen	39 098	43 559	44 457
Bestand ohne Privatwagen	267 526	261 340	264 113*)
darunter betriebsfähig	259 407	251 411	257 106
davon gedeckte Wagen	80 324	89 371	95 849
davon O-Wagen	117 356	112 685	109 345
davon sonstige Wagen	61 727	49 355	51 912

*) Der Eigentumsbestand der DB ist höher (rd. 271 000 Güterwagen).

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 187
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Schließungsprogramm II

Zeitdauer: 1. Januar 1959 bis 31. Dezember 1960

	Planung nach Drucksache 1602	Stand am 31. Dezember 1961
Verminderung der anlagemäßigen Kapazität:		
Zahl der AW		
am 1. Januar 1953	53	
am 31. Dezember 1960	35	36
Verminderung		
um AW	18	17
um v. H.	34	32
Verminderung der personellen Kapazität:		
Zahl der Werkstättenarbeiter		
am 1. Januar 1953	55 900	
am 31. Dezember 1960	40 000	40 586
Verminderung		
um Köpfe	15 900	15 314
um v. H.	29	28
Zahl der Kräfte im Aufsichts- und Verwaltungsdienst		
am 1. Januar 1953	8 634	
am 31. Dezember 1960	6 450	6 429
Verminderung		
um Köpfe	2 184	2 205
um v. H.	25	26

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 188
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Verminderung der anlagemäßigen Kapazität

	Planung nach Drucksache 1602	Stand 1. Januar 1962
Verminderung der anlagemäßigen Kapazität:		
Zahl der AW		
am 1. Januar 1962	35	36
vom Jahre X an	23	23
Verminderung		
um AW	12	13
um v. H.	*35*	*36*
Verminderung der personellen Kapazität:		
Zahl der Werkstättenarbeiter		
am 1. Januar 1962	40 000	40 586
vom Jahre X an	30 000	30 000
Verminderung		
um Köpfe	10 000	10 586
um v. H.	*25*	*26*
Zahl der Kräfte im Aufsichts- und Verwaltungsdienst		
am 1. Januar 1962	6 450	6 429
vom Jahre X an	4 800	4 800
Verminderung		
um Köpfe	1 650	1 629
um v. H.	*26*	*25*

Ersetzt
Aufstellung auf Seite 194
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Bundesbahn-Ausbesserungswerke
Stand 31. 12. 1961

Lfd. Nr.	Bezeichnung	Fertigungen
1	Braunschweig	Dampflok
2	Bremen	Dampflok
3	Darmstadt	Güterwagen
4	Duisburg-Wedau	Güterwagen
5	Eßlingen	Dampflok
6	Frankfurt (Main)	Reisezugwagen
7	Fulda	Güterwagen
8	Glückstadt	Werkzeugmaschinen
9	Göttingen	Dampflok
10	Hamburg-Harburg	Güterwagen
11	Hannover	Reisezugwagen
12	Ingolstadt	Güterwagen
13	Kaiserslautern	Güterwagen
14	Karlsruhe	Reisezugwagen
15	Kassel	Diesel-triebfahrzeuge, Reisezugwagen
16	Köln-Nippes	Güterwagen
	WAbt. Jülich	Dampflok **)
17	Krefeld-Oppum	Reisezugwagen
18	Limburg (Lahn)	Akkumulator-triebwagen, Bahndienstwagen
19	Lingen (Ems)	Dampflok
20	München-Freimann	Ellok
21	Neuaubing	Reisezugwagen
22	Neumünster	Reisezugwagen
23	Nied	Dampflok
24	Nürnberg	Diesel-triebfahrzeuge, Güterwagen
25	Offenburg	Dampflok
26	Oldenburg	Güterwagen
27	Opladen	elektrische und Diesel-triebfahrzeuge
28	Paderborn	Güterwagen
29	Saarbrücken-Burbach	Güterwagen
	WAbt. St. Wendel	Dampflok *)
30	Schwerte (Ruhr)	Dampflok
31	Schwetzingen	Güterwagen
32	Siegen	Güterwagen
33	Stuttgart-Bad Cannstatt	Reisezugwagen
	WAbt. Kornwestheim	Zentralschmiede
	WAbt. Friedrichshafen	Bahndienstwagen **)
34	Trier	Dampflok
35	Weiden	Dampflok, Güterwagen
36	Witten	Weichen

*) Stillegung am 31. Januar 1962
**) im Auslauf, Stillegung 1963 vorgesehen

Ersetzt
Tabelle auf Seite 212
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Investitionen der	1962	1963	1964	1965	insgesamt
	in Millionen DM				
Maschinentechnischen Abteilung der Hauptverwaltung der DB	1 313,0	1 306,0	1 436,0	1 468,0	5 523,0
Bauabteilung der Hauptverwaltung der DB	1 401,0	1 420,0	1 444,0	1 465,0	5 730,0
Insgesamt	2 714,0	2 726,0	2 880,0	2 933,0	11 253,0

Ergänzt
Angaben auf Seite 215
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Gegenüberstellung der Brutto-Investitionen 1961 der DB und des festgestellten Investitionsbedarfs nach dem 4-Jahres-Abschnitt im Gutachten bei gleichmäßiger Verteilung des Gesamtbetrages auf die 4 Jahre

in Millionen DM

Lfd. Nr.	Investitionsbereich	Wirtschaftsplan 1961 Tabelle 10	Unterhaltung	Verbleiben für Bruttoinvestitionen	Jahresbetrag nach dem Gutachten
1	2	3	4	5	6
	I. **Bedarf**				
	1. Fremdleistungen				
1	a) **Oberbauprogramm**	560,0	30,0	530,0	750,0
2	Absetzung der in dem Betrag in Spalte 6 enthaltenen Löhne eigener Arbeiter	—	—	—	—200,0
3	Bleiben	560,0	30,0	530,0	550,0
4	b) **Bahnanlagen** außer Oberbau	800,0	310,0	490,0	665,0
	davon entfallen auf				
5	Brücken			(49,2)	(105,0)
6	Signalanlagen			(36,3)	(70,0)
7	Fernmeldeanlagen			(6,6)	(25,0)
8	Tunnel			(1,3)	(6,0)
9	Bahnübergänge			(98,4)	(68,0)
10	Personenverkehrsanlagen			(21,4)	(40,0)
11	Güterverkehrsanlagen			(22,5)	(25,0)
12	Fahrzeugbehandlungsanlagen			(10,5)	(20,0)
13	Werkstättenanlagen			(3,2)	(15,0)
14	Geschäftsgebäude			(3,9)	(10,0)
15	Wohnungen			(11,8)	(4,0)
16	Ausbau von Strecken und Knoten			(139,3)	(125,0)
17	Übrige bauliche Anlagen der Bahnhöfe			(9,4)	(30,0)
18	Übrige bauliche Anlagen der freien Strecke			(2,6)	(8,0)
19	Maschinen			(32,5)	(56,0)
20	Starkstromanlagen			(23,1)	(23,0)
21	Geräte und Werkzeuge (39)			(18,0)	(35,0)
	c) **Elektrifizierung**				
22	Ortsfeste Anlagen	210,0	—	210,0	250,0
23	Fahrzeuge	140,0	—	140,0	180,0
24	Zusammen Elektrifizierung	350,0	—	350,0	430,0

Lfd. Nr.	Investitionsbereich	Wirtschaftsplan 1961 Tabelle 10	Unterhaltung	Verbleiben für Bruttoinvestitionen	Jahresbetrag nach dem Gutachten
1	2	3	4	5	6
25	d) **Fahrzeuge**	1 030,0	200,0	830,0	705,0
	(davon entfallen auf				
26	Diesellok			(164,6)	(377,0)
	Güterwagen				
27	Umbau und Einbau von Rollenachslagern			(130,0)	(—)
28	Neubeschaffung			(289,5)	(184,0)
	Reisezugwagen				
29	Umbau			(56,0)	(—)
30	Neubeschaffung			(104,6)	(141,0)
31	Schiffe			(2,2)	(3,0)
32	Übrige Fahrzeuge)			(83,1)	(—)
33	Insgesamt ...	2 740,0	540,0	2 200,0	2 350,0
	2. **Eigenleistungen**				
	a) Ersatzinvestitionen				
34	Oberbau			200,0	200,0
35	Übrige Investitionsbereiche			217,0	217,0 *)
36	b) Nettoinvestitionen			185,0	185,0 *)
37	Insgesamt I. ...			2 802,0	2 952,0
	II. **Deckung**				
38	1. Abschreibungen (nach der Methode des Gutachtens und auf den Stand 1961 umgerechnet)			1 337,0	1 337,0
	2. Bundesmittel				
39	Kapitalerhöhung			—	200,0
40	Verkehrsfinanzgesetz (einschließlich Vorfinanzierung)			290,0	—
41	3. Freie Mittel aus der Pensionsrückstellung (Betrag des Gutachtens)			—	318,0
42	4. Baukostenzuschüsse			21,0	—
43	5. Fremde Mittel			1 154,0	1 097,0
44	Insgesamt II. ...			2 802,0	2 952,0

*) Die Beträge sind im Gutachten als Bedarf nicht angesetzt.
Die Finanzierung der Investitionen konnte nicht auf der Basis des Gutachtens erfolgen. Es wird noch ein auf die Jahre 1962/65 abgestellter 4-Jahres-Abschnitt vorgelegt.

Ergänzt
Angaben auf Seite 215
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Investitionen	4-Jahres-Abschnitt 1962/65	4-Jahres-Abschnitt 1961/64 lt. Gutachten
	in Millionen DM	
1. Oberbauprogramm	3 200,0	3 000,0
2. Brücken	350,0	420,0
3. Signalanlagen	310,0	280,0
4. Fernmeldeanlagen	110,0	100,0
5. Tunnel	25,0	25,0
6. Bahnübergänge	330,0	270,0
7. Personenverkehrsanlagen	175,0	160,0
8. Güterverkehrsanlagen	110,0	100,0
9. Fahrzeugbehandlungsanlagen	90,0	80,0
10. Werkstättenanteil (Bauteil)	65,0	60,0
11. Geschäftsgebäude	70,0	40,0
12. Wohnungen	10,0	15,0
13. Ausbau der Strecken und Knoten	714,0	500,0
14. Übrige bauliche Anlagen der Bahnhöfe	138,0	120,0
15. Übrige bauliche Anlagen der freien Strecke	33,0	30,0
16. Maschinen und maschinenartige Anlagen	180,0	224,0
17. Starkstromanlagen für Licht und Kraftstrom	68,0	90,0
18. Elektrische Zugförderung	1 845,0	1 717,0
19. Verdieselung	996,0	1 511,0
Güterwagen	1 443,0	737,2
Reisezugwagen	843,0	562,8
Schiffe	5,0	10,0
(Akku-Triebwagen)	45,0	—
20. Geräte und Werkzeuge	98,0	155,0
	11 253,0	10 207,0
21. Verbesserung der Streckenführung zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit		
22. Sanierung des Verkehrs in Ballungszentren — DB-Anteil —		

zu Seite 215
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

4-Jahres-Abschnitt 1962/1965

(Erläuterungen)

A. Allgemein

1. Der von der Prüfungskommission empfohlene 4-Jahres-Investitionsabschnitt 1961/64 war auf den Preisstand von Anfang 1959 abgestellt und sah Ausgaben für Leistungen und Lieferungen Dritter im Betrag von rd. 10,2 Milliarden DM (einschließlich eines geringen Betrages für Eigenleistungen im Oberbau) vor.

   Von 1959 bis Ende 1961 sind Preissteigerungen eingetreten, die sich von 5 v. H. bei Geräten und Werkzeugen bis 16 v. H. für die elektrische Zugförderung bewegen.

   Im Durchschnitt betragen die Preissteigerungen, die für das Investitionsprogramm 1962/65 berücksichtigt werden müssen, ca. 11 v. H.

   In Ergänzung des 4-Jahres-Abschnitts 1961/64 der Prüfungskommission ist im Investitionsprogramm 1962/65 nunmehr auch der Investitionsbedarf des Saarlandes voll einbezogen.

   Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen erhöht sich der Gesamtansatz für den Investitionsbedarf 1962/65 gegenüber 1961/64 von 10,2 Millarden DM auf 11,3 Milliarden DM für Leistungen und Lieferungen Dritter.

2. Die Empfehlungen der Prüfungskommission zu den Investitionen der Deutschen Bundesbahn waren ausdrücklich auf Objekte beschränkt, deren Wirtschaftlichkeit und Rationalisierungserfolge zahlenmäßig nachzuweisen sind. Dagegen hat die Prüfungskommission in ihre Investitionsplanung bewußt solche Maßnahmen nicht aufgenommen, die für die Bedürfnisse einer modernen Bundesbahn zwar unerläßlich sind, aber keine unmittelbar erfaßbare Rentabilität nachweisen lassen. Dazu gehört im Laufe der Jahre die Verbesserung der Streckenzuführung des insoweit teilweise überalterten Netzes, um die Reisegeschwindigkeit zu erhöhen und die Leistungsfähigkeit moderner Triebfahrzeuge voll ausnützen können.

   Außerdem werden in Auswirkungen des „Gesetzes über eine Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden" vom 1. August 1961 auf die Deutsche Bundesbahn neue Aufgaben zukommen, die erhebliche Investitionen erfordern werden.

   Für solche Investitionen, deren Notwendigkeit die Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn noch nicht in vollem Umfang übersehen konnte, sind die Leertitel

   21. — Verbesserung der Streckenführung zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit

   und

   22. — Sanierung des Verkehrs in Ballungszentren — DB-Anteil —

   vorgesehen.

B. Einzelansätze

1. Die Abweichungen der Investitionsansätze zu den Punkten 1. bis 5., 7. bis 12., 14. bis 18. und 20. erklären sich im wesentlichen durch die obengenannten Preissteigerungen und zum geringen Teil durch Umdispositionen in der Planung.

2. **Zu Punkt 6 — Bahnübergänge —**

   Hier sind die Mittel mit dem Ziel einer rascheren Rationalisierung und Sicherung der Bahnübergänge erhöht worden.

   Diese Vorhaben sind jedoch nur dann zu verwirklichen, wenn die gesetzlichen Bestimmungen (Kreuzungsgesetz, Bau- und Betriebsordnung) im Sinne der Empfehlungen der Prüfungkskommission geändert, das Planfeststellungsverfahren vereinfacht und von den Straßenbaulastträgern die erforderlichen Mittel für ihre Kostenanteile rechtzeitig bereitgestellt werden.

3. **Zu Punkt 13 — Ausbau der Strecken und Knoten —**

   Zur Konzentration der Rangier- und Zugbildungsaufgaben und zur Vereinfachung des Gleisnetzes sind höhere Mittel angesetzt worden.

4. **Zu Punkt 19 — Verdieselung —**

   Die Verminderungen gegenüber den Ansätzen der Kommmission erklären sich durch Beschaffungen seit Erstattung des Gutachtens sowie durch Entwicklungsverzögerungen und Lieferschwierigkeiten der Industrie. Die Lieferungen werden in den folgenden Jahren nachgeholt.

5. **Zu Punkt 19 — Güterwagen —**

   Die überalterten Wagen der Regelbauarten sollen — wie von der Kommission empfohlen, in ihrem Investitionsplan jedoch noch nicht berücksichtigt — verstärkt ausgemustert und dafür die vom Verkehr dringend benötigten Spezialwagen beschafft werden.

6. **Zu Punkt 19 — Reisezugwagen —**

   Die überalterten Wagen (z. T. noch mit hölzernen Wagenkästen) sollen durch moderne Nahverkehrswagen ersetzt werden. In dem erhöhten Ansatz sind auch die Kosten für den Umbau alter Wagen enthalten, der im Gutachten nicht berücksichtigt ist.

Ersetzt
Tabelle auf Seite 216
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Übersicht über die Auswirkung des 4-Jahres-Abschnittes

(Veränderung der Planansätze, Aufwandsminderungen und Personaleinsparungen)

Art der Investitionen	Aufzuwendende Beträge in Millionen DM		Jährliche Aufwands-minderung	Personal-einsparung
	Gutachten Seite 215	Investitionsplan 1962 bis 1965	in Millionen DM	in Köpfen
I. Maschinentechnische Anlagen	5 007	5 523,0	323	15 440
II. Bauliche Anlagen	5 200	5 730	152	8 940
Insgesamt ...	10 207	11 253	475	24 380

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 227 Ziffer 1 a)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Personalbestand und Personalaufwand
(Personen) (Tagewerkseinheiten)
Jahresdurchschnittswerte

	Beamte	Ärzte Angestellte	Arbeiter	Zusammen	Nachwuchskräfte	Insgesamt
1958:						
1. Personalbestand ohne Saarland	236 000	2 200	260 200	498 400	20 900	519 300
2. Personalaufwand	236 000	2 200	242 600	480 800	20 900	501 700
3. Unterschied (1.—2.)			17 600	17 600		
1959:						
4. Personalbestand						
4.1 ohne Saarland	239 340	2 096	240 321	481 757	19 133	500 890
4.2 Saarland	5 988	114	6 976	13 078	332	13 410
4.3 einschließlich Saarland	245 328	2 210	247 297	494 835	19 465	514 300
5. Personalaufwand						
5.1 ohne Saarland	239 340	2 096	223 667	465 103	19 133	484 236
5.2 Saarland	5 988	114	6 826	12 928	332	13 260
5.3 einschließlich Saarland	245 328	2 210	230 493	478 031	19 465	497 496
6. Unterschied (4.3—5.3)			16 804	16 804		
1960: (einschließlich Saarland)						
7. Personalbestand	241 797	2 135	239 293	483 225	14 549	497 774
8. Personalaufwand	241 797	2 135	221 847	465 779	14 549	480 328
9. Unterschied (7.—8.)			17 446	17 446		
1961: (einschließlich Saarland)						
10. Personalbestand	241 120	2 625	234 215	477 960	11 299	489 259
11. Personalaufwand	241 120	2 625	217 387	461 132	11 299	472 431
12. Unterschied (10.—11.)			16 828	16 828		

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf Seite 227 Ziffer 1 b)
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Versorgungsempfänger einschließlich Saarland und einschließlich Empfänger von Unterstützungen nach § 56 Abs. 3 G 131
(für Bewohner des Ostsektors und der Randgebiete von Berlin)

	1958	1959	1960	1961
Ruhestandsbeamte	155 500	161 897	163 348	162 794
Witwen und Waisen	145 500	149 499	149 571	149 659
zusammen ...	301 000	311 396	312 919	312 453

Ergänzt
Angaben zu Seite 242 Ziffer 6
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Gesamtübersicht über die für die nächsten Jahre vorgeschlagenen Personaleinsparungen

Die Kommission schlägt, gerechnet ab Juli 1959, Personaleinsparungen von insgesamt 84 500 Kräften vor.

Die DB hat in der Zeit vom 1. August 1959 bis Ende Dezember 1961 27 115 Kräfte eingespart.

Seit Beginn der Maßnahmen zur Verringerung des Personalbestandes ab 1. Mai 1958 betragen die Einsparungen bis Ende Dezember 1961 somit rd. 52 081 Kräfte (Personalbestand der DB einschließlich Saarland am 30. April 1958 537 767 Kräfte, am 31. Dezember 1961 485 686 Kräfte).

Der für 1958 auf Seite 227 des Gutachtens angegebene Personalbestand von 519 300 Kräften ist ohne Saarland ausgewiesen.

Unter der Voraussetzung gleichbleibender Verkehrsleistungen und Arbeitszeitbedingungen und bei Verwirklichung des Vier-Jahres-Abschnitts 1962/1965 des Investitionsplanes kann gegenüber dem Personalbestand Anfang 1961 mit einer weiteren Personalverminderung von rd. 28 000 Kräften bis Ende 1965 gerechnet werden.

Ergänzt
Tabelle auf Seite 251 Ziffer 10
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Transportaufkommen und Transportleistung der DB im Jahre 1960/1961 gegenüber den Annahmen der Kommission für 1957 und 1965

Zeitraum	von der Deutschen Bundesbahn beförderte Mengen Millionen t	von der Deutschen Bundesbahn geleistete Nettotonnenkilometer Milliarden tkm
Nach dem Gutachten 1957 *)	325,3	63,5
Ergebnisse 1960 *)	326,3	63,9
Ergebnisse 1961 *)	321,2	64,6
Nach dem Gutachten 1965 zu erwarten	325,0	62,9

*) Alle Zahlen enthalten den gesamten Güterverkehr einschließlich Dienstgutverkehr auf Schiene und Schiff ohne Expreßgutverkehr und ohne Militärverkehr (bei Nettotonnen-km mit Militärverkehr).

Ersetzt und ergänzt
Tabelle auf S. 266 Ziffer 3
der Drucksache 1602 der 3. Wahlperiode

Sonderlasten der DB
in Millionen DM

	Kommission	1959	1960	1961
a) Landwirtschaftliche Subventionstarife	22,0	nicht berechnet	—	—
b) Einnahmeausfälle im Personenverkehr mit der Sowjetzone	27,0	11,0	10,0	11,0
c) Teil der sogenannten Sozialtarife Belastung	79,0	73,3	74,4	77,7
d) 50 v. H. der Kosten der Bewachung und Vorhaltung schienengleicher Wegübergänge	85,0	rd. 110,0	rd. 110,0	rd. 120,0
	213,0	rd. 194,3	rd. 194,4	rd. 208,7